30 gr

Nr 11

LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

DWUTYGODNIK

20 czerwca 1935 r.

ROK WYD. XIII.



Kom. org. zawodów o puhar Wańkowicza.

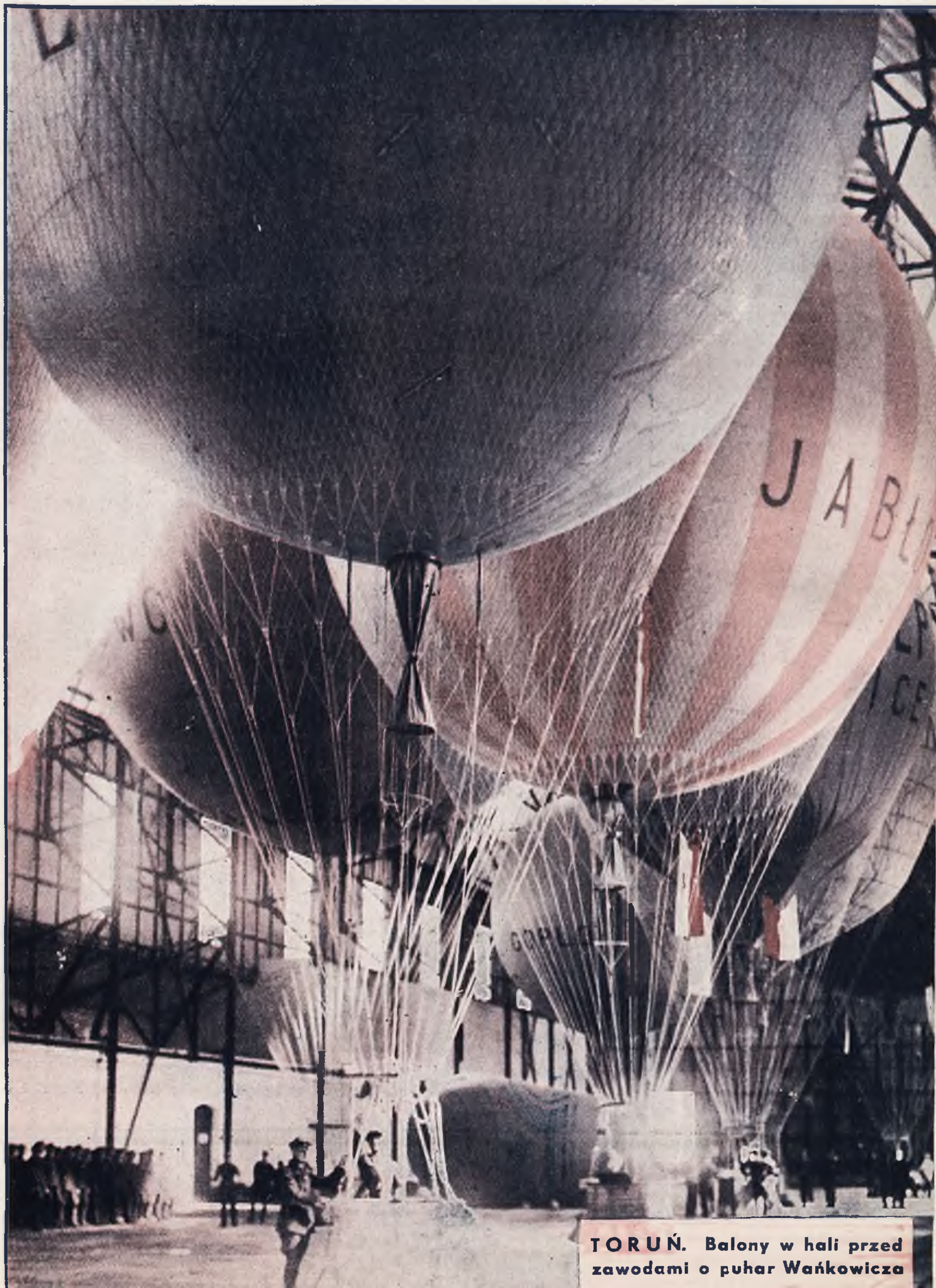


Harcerze - szybownicy trenują w Miłośnie.



Instr. mod. K. Błaszczyński z jednym z pupili.





TORUŃ. Balony w hali przed zawodami o puhar Wańkowicza

DOM L. O. P. P.

Siedziba Zarządu Głównego L. O. P. P. instytucji najliczniejszej dziś w Polsce, nie odpowiada swemu celowi. Brak dostatecznie wygodnych pomieszczeń na biura, brak sal wykładowych dla kursów centralnych, brak odpowiednich urządzeń na składnicę.

W rezultacie szereg działów pracy Zarządu Głównego z konieczności mieści się w różnych, odległych nieraz dzielnicach miasta. Kosztuje to duże sumy, a nie zaspakaja najpilniejszych nawet potrzeb kwaterunkowych.

Brak odpowiedniej siedziby dla Zarządu Głównego i Centralnej Szkoły OPL-GAZ., najwyższej kategorji inspektorsko-instruktorskiej, był powodem, że od dwóch już lat Zarząd Główny, z inicjatywy swego Prezesa, postanowił budowę domu L. O. P. P. któryby odpowiadał wymogom biurowym, szkolnym, zaopatrzeniowym i wreszcie reprezentacyjnym tak poważnej instytucji.

Istniejący już kilka lat „Komitet Ścisły Kół Kobiecych L. O. P. P.“ zebrał na budowę szkoły opl.-gaz., która ma się mieścić w domu L. O. P. P., dostatecznie duże sumy, aby można już rozpocząć budowę. Brakujące sumy zostałyby pożyczone z Banku Gospodarstwa Krajowego i spłacane z sum przeznaczonych dziś na opłatę czynszów za ubikacje, wynajmowane przez Zarząd Główny.

Po długich i gruntownych studjach Zarząd Główny uchwalił zakupić parcelę na mającem ulec likwidacji lotnisku mokotowskiem i tam postawić dom L. O. P. P. Po porozumieniu się z odnośnemi organizacjami lotniczemi dom miał prócz L. O. P. P. udzielić gościny, w oddzielnych dwóch skrzydłach, Polskim Linjom Lotniczym „Lot“ i Aeroklubowi R. P. o ile oczywiście organizacje te pokryją, przypadające na nie, części kosztów budowy.

Śmierć Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego wysunęła sprawę pola mokotowskiego na pierwszy plan, jako najodpowiedniejszego terenu pomnika urbanistycznego stolicy ku czci Wodza Narodu.

Stowarzyszenie Architektów R. P. i Tow. Urbanistów Polskich odpowiednią wspólną uchwałą wypowiedziały się zdecydowanie, że najodpowiedniejszym i godnym Wielkiego Marszałka pomnikiem, będzie stworzenie nowej dzielnicy miasta, odpowiednio rozwiązanej urbanistycznie, na terenie, gdzie przyjmował ostatnią defiladę armji, stworzonej przez Siebie.

Pole mokotowskie, uświetnione nazwiskiem Wskrzesiciela Polski, jest byłem lotniskiem, na którem powstało i rosło łotnictwo polskie, zraszając go obficie krwią swych najdzielniejszych lotników. Jest ono niewątpliwie najodpowiedniejszym terenem dla gmachu L. O. P. P., jako instytucji społecznej, która tak silnie pracowała nad rozwojem lotnictwa polskiego, w myśl wskazań swego I-go Członka Honorowego, Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Oczywiście, że miejsce wyznaczone pod budowę gmachu i jego architektura będą ustalone przez Stowarzyszenie Architektów i przez nich zagadnienie to rozwiązane, w ramach całości prac urbanistycznych i architektonicznych tej reprezentacyjnej dzielnicy.

Sprawa nie jest jeszcze ostatecznie przesądzona i trudno już dziś na ten temat prorokować, niewątpliwie natomiast można przypuszczać, że krawędzie pola mokotowskiego będą odpowiednio zabudowane, dla związania tej nowej dzielnicy miasta ze śródmieściem.

Sprawa poruszona swego czasu u najwyższych czynników wojskowych dała zapewnienie, że postulat budowy gmachu L. O .P. P. na polu mokotowskiem, znajdzie odpowiednie zrozumienie i uznanie.

Dziś tem więcej niż kiedykolwiek winniśmy dążyć do zrealizowania swej idei, aby w ten sposób nie tylko załatwić najlepiej piekące sprawy L. O. P. P., ale żeby i tym aktem przyczynić się również do czci Zmarłego Wodza.

Dom ten nazewnątrz będzie reprezentować najpoważniejszą instytucję wyższej użyteczności ,powołaną do przygotowania obrony plotn. i p-gaz. ludności cywilnej, a wewnątrz będzie kuźnicą pracy, skierowanej ku celom, które nam wskazał Ojciec Narodu Polskiego — ku mocy, wielkości i bezpieczeństwu Odrodzonej Ojczyzny.

A. W.



Prof. Piccard składa podpis w księdze pamiątkowej Zarz. Gł. L. O. P. P.

SŁUŻYMY OJCZYŹNIE, A TA SŁUŻBA JEST NICZEM INNEM, JAK SŁUCHANIEM PRAW PRZEZ OJCZYZNĘ DLA OJCZYZNY USTANOWIONYCH

JÓZEF PIŁSUDSKI, MYŚLI STR. 89

Co-gdzie-i kiedy?

Tydzień L. O. P. P. — Prof. Piccard — puhar Wańkowicza. — Minister Engberg — dziennikarze estońscy — Szybownictwo: Miłosna, Mokotów, Bezmiechowa, Ustrzyki Dolne, Goleszów, Stary Sącz — „Ama" — Powrót z nad Bałtyku — Poświęcenie szybowców.— Wszerz i wgłąb — Loty okrężne nad Warszawą — Douglasy — Truskawki — Konferencja C.I.N.A. — Gordon-Bennett. Wydawnictwa.

*

Od miesiąca nie gawędziłem z Czytelnikami. Zresztą — nikt z nas nie miał z pewnością nastroju do rozmów o sprawach codzienych, wobec smutku, w którym trwał, pogrążony po śmierci Wodza cały kraj. Siłą rzeczy i Tydzień L.O.P.P. przeszedł zupełnie inaczej, niż się do niego przygotowaliśmy. Bez wrażenia patrzyliśmy też na takie ewenementy, jak pobyt w Polsce prof. Piccarda i jego wizytę w L.O.P.P-ie i w Jabłonnie, jak przylot Ministra szwedzkiego Engberga oraz odlot dziennikarzy estońskich.

Pamiętajmy jednak, że przykazano nam wytężać siły do pracy i że mamy utrzymać potęgę Państwa, stworzoną przez Wielkiego Marszałka. A chyba jeszcze nie zapomnieliśmy haseł, głoszących, że dziś żaden nieuskrzydlony naród istnienia swego zachować nie zdoła.

To też buduje sobie Polska skrzydła, coraz większe i coraz mocniejsze. Posłuchajmy, jak rosną.

Zacznijmy od lotów bezsilnikowych.

1 lipca w Miłośnie pod Warszawą rozpoczyna się kurs szkolny szybowcowy L.O.P.P. Część uczni przebywać będzie na kursie stale w internacie, część zaś ma dojeżdżać na loty w niedziele i popołudnia w dni powszednie.

Ponieważ otrzymujemy listy kandydatów na kursy szybowcowe z różnemi zapytaniami, odpowiem tu na najważniejsze z nich: 1) Poradnia Sportowo-lekarska Ośrodka P. W. i W. F. mieści się w Warszawie, Al. Ujazdowskie 3/5 i kwalifikuje kandydatów bezpłatnie pomiędzy godz. 5-tą a 7-mą popołudniu. Legitymować się trzeba członkostwem L. O. P. P.

2) Zgłoszenia do Szkoły w Miłośnie—w Zarządzie Głównym L. O. P. P. Wierzbowa 9 — Komitet Żwirki i Wigury.

Uczniowie przyjęci do Szkoły otrzymają zniżki kolejowe.

Od 1 czerwca trwa na lotnisku mokotowskiem w Warszawie kurs szkolny lotów ciągnionych za samolotem dla 15 kandydatów. Tamże 6 czerwca rozpoczął się pierwszy w Polsce (również dla 15 kandydatów) kurs akrobacji szybowcowej — jest to kurs dla pilotów wyczynowych, uruchomiony poto, by zaprawiać ich do lotów w chmurach, lotów nocnych i t. p.

Na jesieni (data jeszcze nie ustalona) w Bezmiechowej mają się odbyć pierwsze w Polsce zawody szybowcowe.

Harcerze-szybownicy w Miłośnie przygotowują się już teraz do pokazów na zlot w Spale.

W Gdyni 26 u. m. Podkomitet Kaszubski im. Żwirki i Wigury uroczyście poświęcił dwa nowe szybowce „Kaszub" i „Gdynia".

Ale najważniejszem wydarzeniem jest że, w **normalnych** obozach Przysposobienia Wojskowego w miesiącach lipcu i sierpniu ma się wyszkolić 1,200 nowych pilotów szybowcowych w kategorji A i B. (Proszę sobie uzmysłowić, że dzieje się to zupełnie niezależnie od pracy — P. W. **Lotniczego).**

Pewiacy szkolą się w Ustrzykach Dolnych, (Podkarpacie), w Goleszowie (Górny Śl.) i w Starym Sączu (Województwo krak.).

Niepokoją się już niektórzy, kąpani w bardziej gorącej wodzie Czytelnicy co się dzieje z naszym lotnictwem słabosilnikowem i kiedy odbędzie się zapowiedziany lot „Ama" — narazie zamiast odpowiedzi poproszę o trochę cierpliwości i powiem, że były pewne kłopoty z regulacją silnika (Pensar 36 HP), ale już wszystko jest na najlepszej drodze.

W następnym numerze opiszemy pobyt w krajach bałtyckich Polskiej Akademickiej Drużyny Lotniczej. Lot do Łotwy, Estonji i Finlandji odbyły dwie RWD 5-tki i pociąg szybowcowy (RWD 8 holowała szybowiec SG 3). Lot organizował Akademicki Związek Zbliżenia Międzynarodowego — „Liga".

Proszę czasem nie myśleć, że to, co podałem wyczerpuje wszystko co się dzieje w naszym świecie lotniczo - sportowym. Jeśli kosztem Challenge'u wyrosło hasło „Wszerz i wgłąb", to powiedzieć musimy, iż realizuje się ono konsekwentnie i szybko. To, co napisałem powyżej jest tylko częścią ogólnych poczynań. Niedawno pisaliśmy o pierwszej serji samolotów, przekazanych społeczeństwu ,za miesiąc lub dwa będziemy pisali o serjach następnych, gdy już nowe RWD zostaną oddane do użytku społeczeństwa.

Zostawmy przeto narazie (do następnego numeru) w spokoju lotnictwo sportowe, a rzućmy okiem na samoloty komunikacyjne.

Parę słów do tych, co mieszkają w stolicy lub zwiedzają ją. Wielu z nich jest takich, co mówią: „jeszcze nigdy nie latałem (am) a takbym chciał (a)". Cóż prostszego:

Polskie Linje Lotnicze „Lot" udostępniły krótkie dziesięciominutowe loty okrężne nad Warszawą, połączone ze zwiedzaniem nowego portu lotniczego na Okęciu. Loty odbywają się codziennie, a cena za nie wraz z dojazdem do portu lotniczego i zpowrotem do miasta ustalona została na zł. 7 gr. 50. Zgłoszenia — Biura P.L.L.„Lot" i P.B.P. „Orbis". Co się tyczy przelotów dalszych, doradzam zamawiać bilety zawczasu, gdyż frekwencja z każdym dniem wzrasta (szczególnie do Krakowa, pomimo zawieszenia lotów na linji Kraków—Brno—Wiedeń). Wzrasta tak szybko, że już niema obawy, by olbrzymy powietrzne Douglas, o szybkości przeszło 300 km na godz., które w najbliższej przyszłości zaczną kursować na linji — nie miały kompletu pasażerów.

Ruch towarowy na P. L. L. „Lot" również zwiększa się (np. samych gazet w roku 1934 przesłano o 3 tonny więcej, niż w 1933 roku).

Obecnie bardzo upodobały sobie podróż samolotem truskawki bułgarskie. Po kilka tonn tych owoców w ciągu tygodnia bez wstrząsu i w świeżem powietrzu odbywa drogę półtora tysiąca kilometrów z Sofji do Warszawy.

By zakończyć rozmowę o komunikacji lotniczej, nadmienić wypada, że w bież. miesiącu obradowała w Brukseli 23-cia plenarna sesja Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA). Wzięli w niej udział przedstawiciele 30-tu państw. Polskiej delegacji przewodniczył wiceminister inż. Bobkowski. Dla informacji podaję, że Komisja ma za zadanie regulowanie żeglugi powietrznej w stosunkach międzynarodowych i składa się z siedmiu podkomisji (Eksploatacyjnej, Materjałowej, Prawniczej, Radjotechnicznej(Meteorologicznej, Lekarskiej, Karaograficznej i Komitetu Spraw Celnych).

Następna plenarna sesja CINA odbędzie się w roku 1936 na zaproszenie Rządu Polskiego w Warszawie.

Jeszcze parę słów o największej imprezie międzynarodowej w Polsce w roku bież. O Gordon - Bennecie. Termin już ustalony: 16 września. Start z Warszawy. Skład ekipy polskiej identyczny jak w roku ubiegłym t. zn. na balonie „Kościuszko" Hynek i Pomaski, na „Warszawie" Burzyński i Zakrzewski, na „Polonji" Janusz i Wawszczak.

A teraz pozwolę sobie wspomnieć o paru książeczkach. Radzę nabyć. Ostatnio Ministerstwo Komunikacji wydało króciutkie i doskonałe A.B.C szybowcowe. —

Napiszemy o niem wkrótce obszerniej, bo naprawdę zasługuje na to.

Skomponował ten elementarz, ukrywający się pod pseudonimem, jeden ze starych, zasłużonych oficerów lotników. Autor jest nie tylko świetnym pilotem myśliwskim, ale sam dużo i dobrze lata na szybowcach i jest wielkim entuzjastą lotów bezsilnikowych.

Przypominamy, że tomiki 1-szy i 2-gi bibljoteczki „Lotu i O.P.L.G. Polski", które jako bezpłatne dodatki daliśmy w odcinkach naszym prenumeratorom, są już w sprzedaży, broszurowane w cenie 30 gr. za tomik.

Nakładem Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów została wydana b. miła broszura p.t. „5 lat istnienia i pracy Klubu lotniczego P.W.S.". Poza treścią sprawozdawczą broszura zawiera szereg ciekawych artykułów. 7.13

MODELARSTWO NA LOTNISKU





Aeroklub Warszawski, w porozumieniu z Okręgiem Stołecznym L. O. P. P. zapragnął udostępnić bliższe poznanie lotnictwa najszerszym warstwom jego miłośników, rekrutujących się ze środowiska najbardziej „palacego się" do samolotu, do latania, a więc młodzieży... tej młodzieży, która ze względu na nieosiągnięcie wymaganego przez regulamin Aeroklubu wieku, mogła dotychczas tylko ukradkiem, przez szparkę, sycić wzrok widokiem „maszyn". Zorganizowano Koło Młodych A. W. Od chwili tej ci wszyscy, którzy dotychczas byli w sposób, nieraz bardzo gwałtowny i obrażający nawet poczucie ich własnej godności, usuwani przez dozorców lotniskowych z obrębu hangarów, mogą śmiało i otwarcie, mając w klapie marynarki piękną odznakę członkowską, a w kieszeni legitymację Koła Młodych, zbliżać się na odległość wyciągniętej ręki do przedmiotu ich snów o bohaterskich lotach. Mogą asystować przy nalewaniu benzyny, zapuszczaniu silnika, mogą nawet pomóc wepchnąć „maszynę" do hangaru lub współpracować przy jej myciu i czyszczeniu. Mogą usmarować ręce, nawet i twarz „ile dusza zapragnie", a nikt im słowa przykrego nie powie. I nie na tem koniec. Bibljoteka klubowa, i czytelnia stoją otworem przed tymi, których nie tak dawno jeszcze bezlitośnie „goniono" z lotniska, uważając za coś gorszego od szczęśliwych posiadaczy 21 lat życia. Pełne prawa, przysługujące członkom nadzwyczajnym. A. W. stały się udziałem i tych najmłodszych z K. M., a wrota wiodące w poczet członków zwykłych A. W. zostały przed nimi szeroko otwarte. Przejdzie przez nie każdy z nich, który osiągnie wymagane 21 lat... A już przedtem można przejść kurs teoretyczny pilotażu szybowcowego a nawet motorowego oraz nauczyć się zawiłej sztuki manipulowania knyplem, o czem przecież każdy, nawet z tych najmłodszych, marzy... Ale by marzenie móc urzeczywistnić należy mieć znów, odpowiedni wiek 19 lat dla pilotażu motorowego i 16 dla szybowcowego, a pozatem — odpowiadające, bardzo ostrym i nieustępliwym wymaganiom komisji lekarskiej — zdrowie. Większość więc przyszłych asów powietrznych, tworzących zorganizowany dla nich oddział przy A. W., może wyładować swój temperament lotniczy, chwytając narazie za pilnik, dłutko czy inne obcążki i budując modele, które tak często widujemy, w roku bieżącym codziennie prawie, na lotnisku mokotowskiem.

FOTOGRAFJE Z ELIMINACYJNYCH ZAWODÓW MOD. LAT. OKR. ST. W WARSZAWIE DN. 2.VI.1935 r.

1) Stefan Kopiński zdobywca 1-go miejsca w grupie Junjorów. 2) Modele — szybowiec i rekordówka. 3) 2-ch zwycięzców w grupie amatorów — Jastrzębski i Hejduk. 4) Instruktor Wesołowski. 5) Model kadłubowy „Sęp" instruktora Błaszczyńskiego. 6) Zwycięski model „Bąk" instruktora Błaszczyńskiego.

Po tych zawodach zostali wyznaczeni na Zawody Ogólno Krajowe: w grupie instruktorów Błaszczyński i Wesołowski; w grupie amatorów: Hejduk, Jastrzębski i Brochocki; w grupie junjorów: Bracia Kopińscy i Domański.







W Warszawie modelarze nareszcie znaleźli się na najwłaściwszym dla ich pracy terenie! Warsztat budowy minjaturowych samolotów jest w odległości kilkunastu metrów od hangarów z prawdziwemi samolotami, a śmigiełka, napędzane gumą, furkocą w powietrzu nad prawdziwem lotniskiem!

Okrąg stołeczny L. O. P. P. ofiarował kompletnie urządzony warsztat modelarski, bogato zaopatrzony w narzędzia i materjały konstrukcyjne, a znany as polskiego modelarstwa, instr. Błaszczyński, wziął na siebie trud wtajemniczania przyszłych asów powietrznych w zawiłe arkana projektowania i budowy małych samolocików. Dla łaknących wiedzy lotniczej zorganizowano cykl wykładów p. t. „Podstawowe wiadomości o płatowcu", zakończony projektem wstępnym samolotu. Młodociani słuchacze, liczący w wielu wypadkach zaledwie po 12—13 lat, otrzaskali swoje umysły z zagadnieniami aerodynamiki, mechaniki lotu i konstrukcji naśladowanych przez siebie w modelarni oryginałów. Ułatwiło to im w dużej mierze istotne ujęcie i zrozumienie wielu podstawowych zasad konstruowania dobrze latających modeli. Bezpośrednie zetknięcie z właściwem lotnictwem, możność obejrzenia „na miejscu" prawdziwych samolotów, oswojenie się z charakterystyczną dla lotniska atmosferą oraz zżycie się z nią nadało dużo powagi pracy w modelarni, wykonywanej z uwagą i skupieniem. Każdego, kto odwiedzi 2 małe pokoiki w budynku byłego portu lotniczego, zajęte przez młodzież, uderza przedewszystkiem właśnie ta powaga, malująca się na twarzach schylonych nad stołami. Dostateczna ilość najnowszych materjałów konstrukcyjnych, będące „pod ręką" najróżnorodniejsze narzędzia oraz obecność wytrawnego instruktora, stwarzają wprost idealne warunki do jaknajwydatniejszej pracy rąk i umysłów. Możność natychmiastowego wypróbowania w locie każdego modelu na olbrzymiej przestrzeni lotniska ułatwia robienie wielu pożytecznych spostrzeżeń, niezwłocznie wykorzystywanych w praktyce.

Widok szybowców majestatycznie żeglujących pod obłokami, nasunął młodym konstruktorom myśl zaprojektowania i zbudowania ich małych kopji. Nad lotniskiem zaczęły unosić się początkowo niewprawnie, a później coraz ładniej i coraz dłużej modele bez napędu, posiadające, o charakterystycznych dla szybowców proporcjach, skrzydła wąskie i długie, zadziwiając statecznością lotu oraz jego zrównoważeniem. Odrazu zaczęli wyróżniać się z pośród wielu amatorów tego nowego odcinka sportu modelarskiego, bardziej uzdolnieni w jego zakresie modelarze, przyczem jeden z nich, p. Brochocki, uczeń szkoły Lotniczo-Samochodowej w Warszawie, uzyskał wynik około 6 minut lotu, w którym model, unoszony prądami powietrza, przebył odległość około 1 kilometra! Należy przytem zwrócić uwagę na fakt, że działo się to nad terenem płaskim, nie posiadającym żadnych walorów wymaganych od szybowisk. Start takiego modelu odbywa się za pośrednictwem sznura, długiego na 30—50 m., na którym, mały szybowiec, zupełnie tak jak jego duży pierwowzór, zostaje wyholowany w górę, a następnie odczepiony i pozostawiony własnemu losowi, kierowanemu „duszącym" lub „wznoszącym" prądem powietrza. Boczne podmuchy wiatru, jego niespodziewane uderzenia, zostają parowane dużą samostatecznością modelu, od której w dużej mierze zależy czas i odległość, przebyte do chwili lądowania. Ten, kto już jako młody chłopiec umie zbudować taki mały szybowiec, latający długie minuty bez pilota, napewno łatwo da sobie radę i z projektem dużego!

Rozwijając konsekwentnie ideę zbliżenia modelarstwa z lotnictwem, Okrąg stołeczny L. O. P. P. powziął myśl zorganizowania na jednem z naszych szybowisk obozu modelarsko-szybowcowego. Wysłani tam w okresie wakacyjnym wybitniejsi i bardziej uzdolnieni modelarze znajdą się w naprawdę godnych pozazdroszczenia warunkach pracy. Starsi z pośród nich, którzy ukończyli 16 rok życia, będą mogli wyszkolić się w pilotażu szybowcowym, a młodzi — poznają bliżej własności wykorzystywanych w lotnictwie prądów wznoszących, przez obserwację lotu wykonywanych „na miejscu" modeli. Korzyści, jakie przyniesie ten pierwszy obóz napewno będą tak wielostronne i tak duże, że już przyszły rok pracy lotniczej w programie swoim będzie zawierał organizację nie jednej, a wielu wypraw modelarsko-szybowcowych do wszystkich szybowisk w Polsce.

Hasło: „modelarze na lotnisko!" powinno być wprowadzone w czyn jaknajszybciej tam wszędzie, gdzie lotniska istnieją. Tegoroczny konkurs eliminacyjny modeli latających, zorganizowany dla Warszawy, przyniósł walne zwycięstwo modelarni aeroklubu. Wszystkie bez wyjątku nagrody zdobyli członkowie K. M.A.W., osiągając nieprzeciętnie dobre wyniki we wszystkich kategorjach. A musimy zdać sobie sprawę z tego, że dzisiejszy kilkunastoletni modelarz — to za lat parę — pilot; że dzisiejszy modelarz — to za lat kilkanaście inżynier-konstruktor lotniczy... Zamiłowanie do lotnictwa nie tylko musi być w młodzieży budzone. Musi ono być rozwijane i umiejętnie wykorzystywane. Praca na lotnisku, praca w obozie, połączenie i jaknajdalej idące zbliżenie młodzieży z lotnictwem istotnem, musi być pierwszym punktem programu uskrzydlenia Polski!

Wł. K.





NIEMIECKIE SIŁY POWIETRZNE

16 marzec 1935 r. stał się datą historyczną dla lotnictwa niemieckiego, albowiem w dniu tym Hitler ogłosił światu, iż odrzuca zobowiązania przyjęte przez Niemcy w Traktacie Wersalskim, w odniesieniu do tych paragrafów, które narzucały Niemcom ograniczenie zbrojeń i normowały jakościowo i ilościowo niemieckie siły zbrojne.

Jak wiadomo Traktat Wersalski zabraniał Niemcom posiadania lotnictwa wojskowego. Początkowo Niemcy dostosowały się do wymagań traktatowych i oficjalnego lotnictwa wojskowego nie posiadały. Ich główny wysiłek w dziedzinie lotnictwa szedł w kierunku rozbudowy lotnictwa komunikacyjnego,



Kanclerz Hitler ogląda samoloty nowego wojskowego lotnictwa Rzeszy.

sportowego i szybownictwa. Lotnictwo komunikacyjne gęstą siecią pokryło cały kraj, wybiegając daleko poza jego granice. Lotnictwo sportowe i szybownictwo zapełniło się młodemi siłami ,kształcącemi się z zapałem na przyszłych lotników. Wraz z rozwojem lotnictwa cywilnego rozrósł się przemysł lotniczy, tysiące ludzi specjalizowało się w zawodzie lotniczym i technice lotniczej. Lotnictwo to, a specjalnie pewne typy samolotów komunikacyjnych, choć posiadały oficjalne przeznaczenie cywilne, nadawały się i były przygotowane do przeróbki na samoloty bombardujące.

Wzrost lotnictwa niemieckiego, jego rozwój techniczny, wreszcie ilościowy, oraz wyniki osiągane w konkurencjach z potęgami lotniczemi Europy, zaniepokoił mocarstwa, dbałe o swe bezpieczeństwo ,a bezpieczeństwo powietrzne przedewszystkiem.

Wszyscy zdają sobie jasno sprawę, że w lotnictwie komunikacyjnem Niemiec, leży groźba niebezpieczeństwa powietrznego, bo lotnictwo to bardzo łatwo może zostać przerobione na lotnictwo bombardujące.

Komisja rozbrojeniowa Ligi Narodów ustaliła zgodnie, że właściwie nie da się ściśle rozdzielić pojęcia lotnictwa cywilnego od wojskowego. Te same płatowce i te same silniki mogą służyć jednocześnie jednemu i drugiemu celowi. Zamiana foteli kabiny pasażerskiej dużego transportowca powietrznego, na wyrzutniki do bomb, jest tylko kwestją odpowiednich przewidywań i przygotowań konstrukcyjnych, realizowanych później bardzo szybko ,gdy zajdzie tego potrzeba.

Niemcy nie pozbawiają się myśli wykorzystania swego lotnictwa cywilnego na wypadek wojny i czynią odpowiednie przygotowania w tym kierunku, osłaniając je tajemnicą i rozmaitemi pozorami. Naogół wydaje się wszystko w porządku — dla zagranicy istnieje tylko lotnictwo cywilne.

Przełomowym momentem w dotychczasowej polityce lotniczej Niemiec jest dojście do władzy narodowych socjalistów. Hitler bez ogródek głosi równouprawnienie Niemiec pod względem zbrojeń.

Opuszcza z trzaskiem Ligę Narodów i przeprowadza konsekwentnie przygotowania do zrealizowania swoich zamierzeń. Lotnictwo cywilne Niemiec, kryjące się dotychczas wstydliwie, zaczyna działać jawnie. Zostaje stworzone ministerstwo lotnictwa z H. Goeringiem na czele, znanym ze swej energji, zaufanym i bezpośrednim pomocnikiem „Führera", wreszcie, ostatnim z czasów wojny dowódcą słynnego dywizjonu myśliwskiego Richthofena. Budżet lotniczy zostaje prawie trzykrotnie zwiększony i wynosi w przeliczeniu na złote około pół miljarda. Następuje reorganizacja lotnictwa, jednolite umundurowanie, dyscyplina wojskowa, odpowiednie wyszkolenie pod kierunkiem b. oficerów lotnictwa, powołanych do pracy przez nowego ministra. Militaryzacja jawna — choć na zewnątrz ciągle jeszcze istnieje tylko lotnictwo cywilne. Minister Goering nie próżnuje ,lotnictwo szkoli się intensywnie w kierunku wojskowym, przemysł rozpoczyna fabrykację samolotów wojskowych, buduje się nowe lotniska, prace organizacyjne znajdują się w pełnym toku.

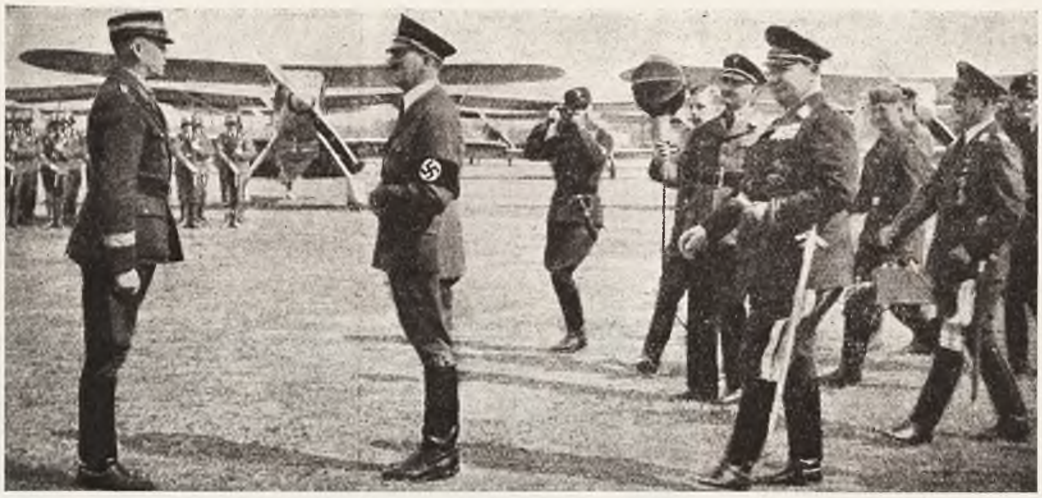
Wszystko przygotowane ,czeka się tylko na sygnał. Mocarstwa europejskie orjentują się dobrze co się dzieje, prasa zaczyna trąbić na alarm, interpelacje w parlamentach na temat niebezpieczeństwa lotniczego sypią się jak z rogu obfitości. Hitler mówi coraz mocniej i głośniej o równości zbrojeń, Anglja zaniepokojona zgłasza projekt paktu lotniczego, Francja zwiększa b. silnie swój budżet lotniczy.

W wywiadzie udzielonym 10 marca 35 r. sprawozdawcy „Daily Mail" mówi min. Goering, że aby móc traktować poważnie propozycję Anglji, co do zawarcia z Niemcami Paktu Lotniczego, te ostatnie muszą mieć najprzód lotnictwo wojskowe jako współpartnera i jako gwaranta pokoju. Dalej dowodzi Goering, że Niemcy muszą mieć lotnictwo wojskowe, jako czynnik bezpieczeństwa ,spełnienie zasady równouprawnienia i zaspokojenia ambicji narodowej odrodzonych Niemiec. Oczywiście chodzi tu tylko o obronę, a nie jakiekolwiek agresywne zamiary.

Następuje pamiętny 16 marzec — Hitler ogłasza militaryzację lotnictwa, Goering zostaje mianowany generałem lotnictwa (odpowiada generałowi broni) i dowódcą sił powietrznych. Nic się nie zmienia — wszystko zostało w detalach przygotowane — oficerowie i podoficerowie nakładają oznaki szarż



Eskadra myśliwska przed startem.



Kanclerz Hitler na lotnisku, za nim Min. Lotnictwa gen. Göring i generał dywizji Milch.

na mundury dotychczasowego lotnictwa „cywilnego". Już w trzy dni potem bo 19 marca odbywa się defilada powietrzna nowego dyonu myśliwskiego, ochrzczonego imieniem Richthofena, słynnego asa lotnictwa z wojny światowej, czczonego w Niemczech, jako bohatera narodowego. Dywizjonów tych jest więcej. Na wniosek Goeringa, Hitler nadaje dywizjonowi myśliwskiemu w Maklemburgji miano „Immelmanna", a dywizjonowi z Dolnej Saksonji „Boelckego", — słynnych najlepszych niemieckich myśliwców z wojny światowej ,padłych na polu chwały, za Ojczyznę. W niedługi czas potem w 46-tą rocznicę urodzin Hitlera, S. A. daje mu w prezencie dyon myśliwski imienia „Horst Wessel", kierownika szturmowców S. A., zamordowanego przez komunistów. Każdy samolot tego dyonu nosi nazwisko bojownika S. A. poległego w służbie dla Ojczyzny.

Jeżeli uprzytomnimy sobie, że na wyszkolenie dobrego pilota myśliwskiego potrzeba conajmniej dwóch lat intensywnej pracy, to zrozumiemy dobrze ogrom przygotowań Niemiec do militaryzacji lotnictwa, jeżeli już w kilka dni po ogłoszeniu militaryzacji, zjawiają się na widowni liczne dywizjony samolotów myśliwskich, budzące zachwyt widzów swą sprawnością bojową.

Stwierdzenie faktu dokonanego, obalenia części V Traktatu Wersalskiego przez Niemcy, wywołało oprócz oburzenia, gwałtowne zbrojenia lotnicze w Anglji i Francji. Specjalnie Anglja została zaniepokojona oświadczeniem Hitlera, że stan ilościowy lotnictwa niemieckiego dorównuje, a nawet przewyższa lotnictwo angielskie.

Wiadomem było, że Niemcy na tem nie poprzestaną, ale będą się starać postawić swe lotnictwo w rozmiarach odpowiadających lotnictwu Francji.

Min. Goering oświadczył, że lotnictwo jest wybitnie defenzywne, a więc obronne t. j. myśliwskie i obserwacyjne, — o bombardującem zamilczał, ale mają go przecież w lotnictwie komunikacyjnem.

W maju w czasie posiedzenia Izby Gmin w Londynie ciekawe wynurzenia na temat lotniczych zbrojeń niemieckich wygłosił znany polityk Winston Churchill. A więc stwierdził on, że Niemcy zbroiły się już oddawna inaczej bowiem nigdyby nie doszły do tego rodzaju przewagi w powietrzu. Stan sił niemieckich do końca b. r. będzie trzy lub czterokrotnie większy od angielskich, wreszcie Niemcy posiadają większą stosunkowo ilość samolotów bombardujących od innych państw. W ciągu dyskusji wicepremjer Baldwin oświadczył, że oblicza siły Francji na 1.500 samolotów w pierwszej linji, a ponieważ Hitler dąży do równości zbrojeń z Francją, na taką zatem siłę należy obliczać lotnictwo niemieckie, mające jeszcze i tę przewagę nad innemi, że rozporządza najnowszym sprzętem lotniczym.

A zatem siły niemieckie możemy obliczać na 1.500 samolotów w pierwszej linji, co odpowiadałoby 150 — 200 eskadrom różnego rodzaju. W rezultacie ta ilość lotnictwa zezwoliłaby na bogate nasycenie lotnictwem armji ziemnej z jej 36 dywizjami i jeszcze na stworzenie niezależnej armji powietrznej, składającej się z kilku silnych dywizyj lotniczych.

Organizacja lotnictwa niemieckiego została już ustalona. Lotnictwo zostało uznane za trzeci rodzaj siły zbrojnej obok armji lądowej i marynarki, oraz podporządkowane ministrowi lotnictwa. Cały kraj został podzielony na 6 okręgów powietrznych z siedzibami dowództw w: Berlinie, Królewcu, Monachjum, Dreznie, Muensterze i Kielu. Organizacja jednostek bojowych lotnictwa nie jest dokładnie znana, sądząc jednak z pewnych enuncjacyj prasy fachowej, lotnictwo składa się z eskadr i dywizjonów. Wielkie jednostki lotnictwa samodzielnego formowane będą w brygady i dywizje o pewnej zmiennej ilości dywizjonów lotnictwa bombardującego i myśliwskiego, zależnie od rodzaju lotnictwa i jego przeznaczenia.

Oprócz jednostek lotniczych ministerstwu lotnictwa podlega i czynna obrona przeciwlotnicza ziemna, a specjalnie artylerja przeciwlotnicza. Nie dowodzi to wcale charakteru defenzywnego lotnictwa, jak twierdzi fachowa prasa niemiecka, bo poddanie pod jedno rozkazodawstwo środków obrony przeciwlotniczej, ze środkami ofenzywnemi, jakie posiada lotnictwo, jest tylko usprawnieniem zagadnień organizacyjnych i wyszkoleniowych obu tych broni ściśle ze sobą współpracujących.



Dywizjon Richthofena nad Berlinem.

Dla nowej broni stworzono: „Dzień lotnictwa niemieckiego". Na święto to wyznaczył minister rocznicę śmierci Richtchofena — 21 kwiecień, podobnie do dnia marynarki „Skagerrak".

Widzimy więc, jak dzięki zrozumieniu ważności broni lotniczej, Niemcy pokonując wszystkie trudności, grożące nawet konfliktem międzynarodowym, stworzyli w rekordowo szybkim tempie potężną flotę powietrzną, która będzie nie tylko gwarancją bezpieczeństwa kraju, ale i ważnym atutem w układach z innemi państwami.

A. W.



Dywizjon myśliwski na lotnisku w Staaken; w oddali samoloty komunikacyjne, które z łatwością przerabia się na bombardowe.

VII ZAWODY O PUHAR WAŃKOWICZA



GWARNO i rojno było w niedzielę dnia 26 maja b. r. na placu wzlotów przy hali balonowej w Toruniu. Toruń, a w nim Bataljon Balonowy przeżywał ważny dzień. Z ramienia Aeroklubu R. P. 1 Bataljon Balonowy zorganizował doroczne krajowe zawody balonów wolnych o puhar przechodni imienia pułkownika Wańkowicza. Zawody z kolei VII-me — urządzane jednak z okazji 10-lecia ufundowania puharu imienia twórcy wojsk balonowych w Polsce, tego, który przez cały czas swej służby — zawsze dążył do podniesienia wartości osobistych i sportowych balonowca. Zawody tegoroczne były i dlatego jeszcze specjalnie ważne, że po raz pierwszy obok wojskowych — stawały do nich kluby cywilne, wysyłając swych najlepszych pilotów — dla zmierzenia sił ze sportowcami wojskowymi.

Największe trudności przedstawiał handicap balonów. Trzeba było bowiem tak napełnić balony gazem, by wszyscy zawodnicy mieli jednakowe szanse ,gdy tymczasem balony miały różną pojemność od 450 m³ — 1200 m³.

Po długich debatach przyjęto projekt kapitana Janusza, by w stosunku do pojemności balonów — odpowiednio mieszać wodór z gazem świetlnym. Tak więc najmniejszy balon „Gopło" został napełniony wodorem, a pozostałe mieszaniną gazów stosownie do ich pojemności.

I tu też powstała trudność, jak to przeprowadzić praktycznie. Zgłosiło bowiem udział w zawodach 11 balonów, czyli tylko o 8 mniej niż na zawody o puhar „Gordon Benetta".

Gazownia toruńska — wspaniałomyślnie ofiarowała się wyprodukować specjalnie lekki gaz świetlny, który jednak ze względu na brak specjalnych rurociągów trzeba było przenosić w gazochronach z centrum prawie miasta do hali.

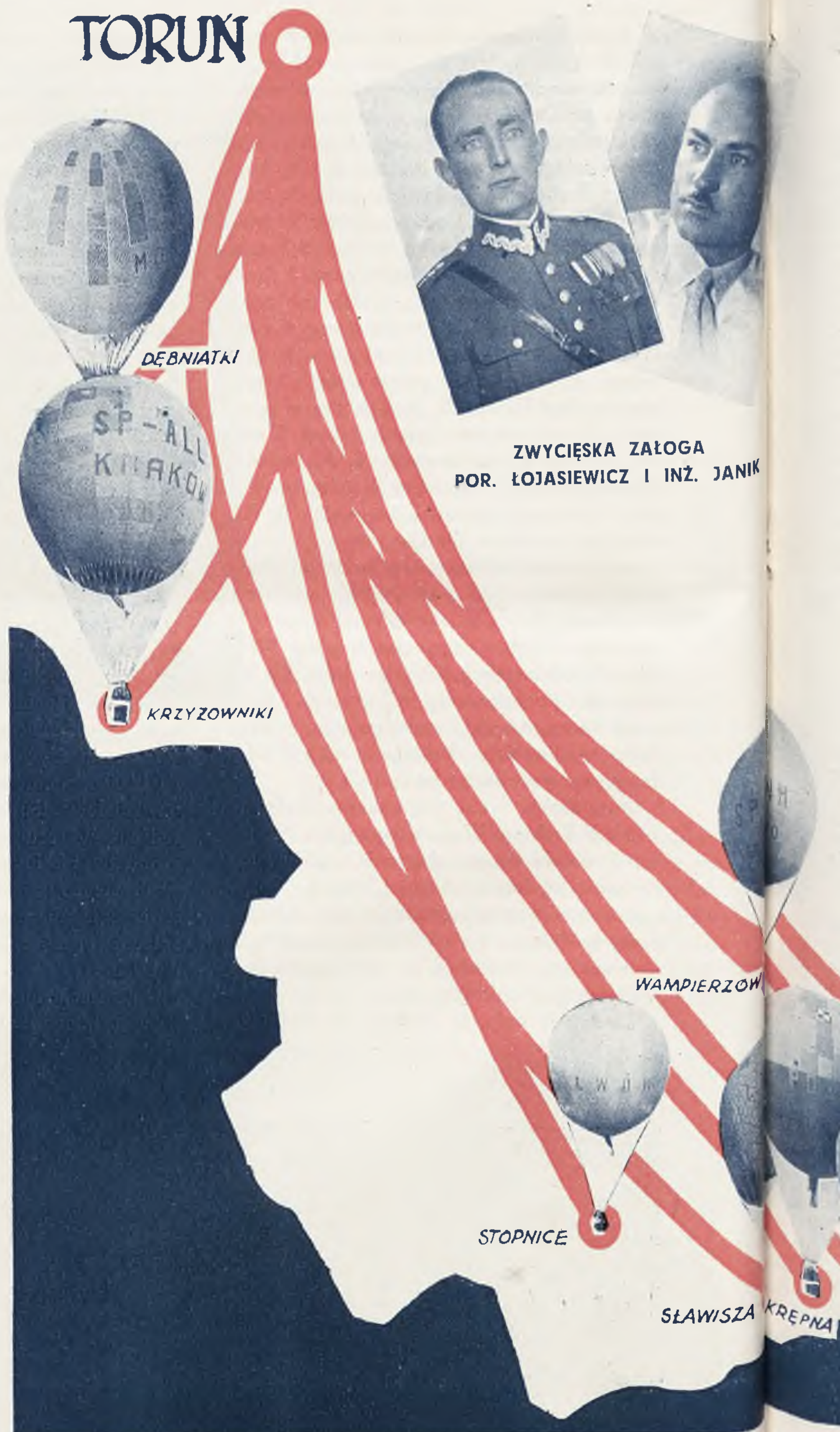
Ale i te trudności pokonano — tak, że w dniu 26 maja około godziny 10-ej w hali balonowej majestatycznie wznosiło się 11-cie pięknych balonów. Dnia poprzedniego odbyła się odprawa zawodników, stwierdzenie dokumentów pilotów, znajomości regulaminu zawodów, wydanie raportów meteorologicznych, map synoptycznych i t. d., a w końcu odczytano protokół losowania kolejności startu zawodników

Zależnie od kierunku wiatru, zawody miały odbyć się „do celu" lub „na odległość". W tej sprawie zastrzegła sobie Komisja Sportowa decyzję, z tem, że będzie ona podana do wiadomości pilotom conajmniej na pół godziny przed startem pierwszego balonu. Każdy z pilotów wzdycha tylko, by „dobre wiatry" powiały nazajutrz i by odbył się lot „na odległość" — to znaczy w najdalsze granice państwa.

Start pierwszego balonu zapowiedziano na godzinę 16-tą, poczem w 5-cio minutowych odstępach miały startować kolejno następne balony. Już od godziny 11-tej, piloci troskliwie obchodzą swe balony — tu coś poprawiają, tam przywieszają — a wszyscy pochłonięci jedną myślą — jaką też decyzję wyda Komisja Sportowa co do lotu, — bo wiatr nie wykazuje tendencji zmiany na kierunek wyraźnie pomyślny dla lotu na odległość.

Tak mija czas do godziny 15.30 ,kiedy to Komisja Sportowa ogłasza, że lot odbędzie się „na odległość", równocześnie przesuwa start pierwszego balonu o pół godziny — dla uzyskania lepszych warunków

Obsady kosza studjują teraz mapy synoptyczne i dane meteorologiczne i radzą potajemnie nad swoistą metodą lotu.



ZWYCIĘSKA ZAŁOGA
POR. ŁOJASIEWICZ I INŻ. JANIK

Kolejność startu	Balon	Załoga	Klub	Odległość km.	Czas g. i m.
10	SYRENA	por. Łojasiewicz inż. Janik	Aeroklub Warszawski	609,70	20 — 35
1	HEL	por. Pionko pos. Kowalski	2 Baon Bal. Legjonowo	594,91	20 — 55
9	GOPŁO	por. Zakrzewski kpt. Dratwa	Dep. Aeronautyki 1 Baon Bal. Toruń	446,60	15 — 55
8	POZNAŃ	por. Kasprzycki ppor. Dobrzański	1 Baon Bal. Toruń	441,93	16 — 04
7	WILNO	por. Filipkowski por. Mensch	1 Baon Bal. Toruń	431,82	16 — 26
2	LWÓW	por. Wirszyłło por. Szurgot	1 Baon Bal. Toruń	390,00	16 — 52
5	LEGJONOWO	kpt. Nowicki J. Rojek	Aeroklub Warszawski, Koło Bal. Legjonowo	357,00	13 — 40
3	KRAKÓW	B. Włodarczyk O. Truszkowski	Aeroklub Krakowski	214,95	6 — 20
6	MOŚCICE	inż. Kłodnicki B. Kasprzak	Mościcka Sekcja Bal.	124,50	2 — 55



Ale oto zbliża się już godzina startu — trzeba ostatni raz dobrze się odważyć, bo wiatr nierówny i porywisty. Liczni goście napływają do hali balonowej — a samych tylko oficjalnych osobistości wojskowych i cywilnych około 100. Wszystkich witają i oprowadzają ppłk. Wolszlegier i major Kamieński ,dowódca 1 Bataljonu Balonowego. Hala przedstawia zaiste imponujący widok. 11 balonów stoi nieruchomo — w koszach balonów obsady, przy nich znajomi i reporterzy — każdy o coś się pyta, każdy dodaje bodźca — słychać trzask aparatów fotograficznych i miarowe pobrzękiwanie aparatu filmowego. Ogólne wrażenie, że to wystawa balonowa — ze stoiskami poszczególnych balonów. Ruch i gwar zwiedzających — jak w ulu.

Wtem otwierają się podwoje olbrzymiej hali — wpada silny poryw wiatru i balony przytrzymywane przez obsługę manewrową, oddają pierwszy ukłon wiatrowi — kołysząc się potem majestatycznie.

Rozlega się rozkaz wyprowadzenia pierwszego balonu „Hel".

Sprawnie, choć nie bez trudności, wyprowadzono balon — wiatr kładzie powłokę balonu prawie aż do ziemi — kosz stuka silnie parę razy, aż wreszcie komenda „apendyks", a zaraz po niej — „puszczaj" i balon, rozkołysany, wznosi się w podskokach w powietrze. Piloci sypią balast, gdyż wiatr dusi ich do ziemi.

A oto następny już „Lwów" znów słania się na wietrze i opornie nie chce dojść do miejsca startu, ale chwycony silnie i prowadzony przez uczni z gimnazjum imienia Kopernika w Toruniu, którzy chcą koniecznie sami wystartować swego balonowego instruktora, porucznika Szurgota, — odrywa się od ziemi i szybuje wślad za poprzednikiem.

I tak kolejno — wyłaniają się sprawnie balony z czeluści hali, każdy z nich więcej lub mniej bije pokłonów — każdy jednakowo oporny w doprowadzeniu go do startu i każdy w końcu podąża za swym poprzednikiem.

Na placu wzlotów zalega cisza — oczy wszystkich wpatrzone w 11 szybujących balonów, które już teraz jakże różne mają kierunki lotu — kto więc zwycięży? Każdy z widzów, a było ich ponad 5000 — ma swój upatrzony balon, którego obsadzie życzy zwycięstwa.

A zwycięstwo — oprócz zadowolenia — daje w nagrodę puhar przechodni oraz 500 złotych.

Drugie miejsce 300, a trzecie — 200 złotych.

Są to nagrody Aeroklubu R. P. Prócz tego Wojewódzki Komitet L.O.P.P. w Toruniu ufundował dwie pozaregulaminowe nagrody — czwartą 150 złotych i piątą 100 złotych. Firma „Sanok" aparat fotograficzny dla najlepszego zawodnika cywilnego ,zaś 1 Bataljon Balonowy — piękny skórzany neseser dla najlepszego pilota 1 Bataljonu Balonowego.

Balony poszybowały.

Teraz Komisja Sportowa czeka na depesze, donoszące o miejscach lądowania poszczególnych balonów.

Już od południa dnia 27 maja napływają one. I tak pierwsza — przychodzi od załogi balonu „Kraków" — lądowali w miejscowości Rychtal na samej granicy niemieckiej. Następne depesze z coraz dalszych okolic dowodzą, że piloci doskonale opanowali meteorologję i całym wysiłkiem woli dążą, by jaknajdalej odlecieć od Torunia.

Przy tej okazji należy podnieść sportowe i godne uznania zachowanie się obsad cywilnych balonów „Mościce" i „Kraków", które to załogi, mimo pełnej świadomości, iż sprzęt, posiadany przez nich, jest kiepski, a więc szanse zwycięstwa znikome, — stanęli do zawodów.

Zaznaczyć tu należy, że w czasie zawodów toruńskich osiągnięto wyniki tak doskonałe, jakich nie osiągano w żanych uprzednio organizowanych zawodach krajowych.

Balony „Łódź" i „Jabłonna" zostały eliminowane, ponieważ przeleciały poza granicę państwa.

Podane w tabeli wyniki są zgodne z obliczeniami Komisji Sportowej.

Oficjalnie będą zatwierdzone i ogłoszone przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w najbliższym czasie.

Na marginesie tego opisu z zawodów balonowych chcę zaznaczyć, że załogi klubów cywilnych sprostały w zupełności pokładanym w nich nadziejom — należy życzyć klubom cywilnym dalszego pięknego rozwoju, bo latanie balonem wolnym — to sport królewski ,dający dużo miłych emocji.

Stanisław Gumiński kpt. pil. bal.

PRZYGOTOWANIE STRZELCZYŃ DO SŁUŻBY W OPLGAZ



Drużyna ratownicza strzelczyń na zbiórce.



Strzelczynie ćwiczą wkładanie masek.

Zrozumienie potrzeb obrony kraju przez kobietę obywatelkę zaznaczyło się dziś prawie we wszystkich społeczeństwach świata. Kobieta-obywatelka przystąpiła dzielnie do współpracy z mężczyzną. W każdym państwie istnieją obecnie stowarzyszenia o charakterze bądź wyszkolenia obywatelskiego ,bądź wojskowo-fizycznego, gdzie w tych dziedzinach kobiety rozwinęły pełną działalność niezależnie od mężczyzn. Jednem z zagadnień, któremu się dziś poświęcają jest i problem obrony kraju w dziedzinie oplgaz. U nas w Związku Strzeleckim, strzelczynie przygotowują się do tej służby, w zakresie równym strzelcom.

Kierownictwo P. K. Z. S., jako organ Komendy Głównej Z. S. położyło wielki nacisk na zapoznanie się strzelczyń i ich przygotowanie do służby w tym specjalnym dziale, jakim jest oplgaz. I tak przerabiają strzelczynie już na początku swej służby w szeregach Związku wraz z innymi przedmiotami, wchodzącemi w zakres wyszkolenia i dział oplgaz, na który przypada około 15 — 20 godzin wykładów (1 — 2 g. tygodniowo). Jest to zakres wstępny informacyjny, na który składają się ogólne wiadomości o gazach, ich działaniu i skutkach, oraz o rodzajach i sposobach obrony. W czasie późniejszej służby, każda ze strzelczyń przechodzi już wyższy stopień wyszkolenia oplgazowego, który posiada zakres III stopnia kursów L. O. P. P. Kursa takie dla strzelczyń prowadzą specjalistki instruktorki, posiadające urzędowe kursa L. O. P. P.

Członkinie Związku Strzeleckiego zdają sobie w zupełności sprawę z ważności zadań, oczekujących je w przyszłości, a mogących wypaść niespodziewanie, na wypadek konieczności obrony kraju. W dziedzinie wyszkolenia oplgaz nie poprzestają strzelczynie na opanowaniu teorji, lecz przerabiają nabyte wiadomości i w dziedzinie praktycznej na ćwiczeniach, które są organizowane w tym celu. W myśl zasady, że przyzwyczajenie jest drugą naturą, prowadzi się ze strzelczyniami ćwiczenia praktyczne, polegające na odbywaniu marszów w maskach gazowych, w odkażaniu przedmiotów i terenu, wkońcu ćwiczy się ratownictwo. Stosowane co pewien okres czasu zawody, pozwalają na polepszanie osiągniętych wyników, drogą rywalizacji. Toteż po takim przygotowaniu strzelczyni jest świadoma zadań, które ją czekają. Polegać one będą nietylko na ochronie i przygotowaniu do obrony własnej rodziny i najbliższych, lecz mogą być rozszerzone na pełnienie funkcji na bardzo odpowiedzialnych stanowiskach w służbach oplgaz. Praca w tej dziedzinie wśród kobiet Zw. Strzel., sformowanych w odpowiednie drużyny, idzie naprzód zgodnie z wytycznemi wskazanemi przez L. O. P. P. jako kierowniczej instytucji w tej dziedzinie.

Obecnie w każdym Okręgu Z. S., szkolą się coraz to nowe zespoły strzelczyń-obywatelek, stwarzające karne zastępy, uświadomionych swych wobec państwa jednostek. Stanowią one poważny zapas rezerw, z którego można czerpać na wypadek potrzeby.

UCZMY SIE KARNOŚCI!

Niech się nam wydaje, że wszyscy obywatele i obywatelki spełnili swój obowiązek i przeszli kursy obrony przeciwlotniczo-gazowej. Cudnie, w szalonem tempie wkładają maski. Wszystkie mieszkania są zaopatrzone w pomieszczenia uszczelnione... Wszystko przygotowane. Ale...

Czy to wystarczy, jeśli żołnierz będzie miał piękny karabin i dobrze pozna musztrę, jeśli nie będzie bezwzględnie posłuszny? To już każdy wie doskonale, że karność żołnierza jest podstawą dobrej armji. Że karność ta musi być bezwzględna, że wykonanie rozkazu musi być natychmiastowe. Mało tego: żołnierz musi być karny wewnętrznie, musi znakomicie nad sobą panować. Stary żołnierz pęka ze śmiechu, kiedy nowicjusz tuli uszy na gwizd kuli. Nowicjusz może być najdzielniejszy, to był odruch instynktowny. Ale i tego odruchu nie wolno żołnierzowi okazać. Musi zapanować nad odruchem, nad znużeniem, głodem, snem i chorobą, dopóki tylko jest w stanie. Od jego opanowania zależy skuteczność działań wojennych.

Obywatel w czasie wojny lotn.-gaz. musi być tak samo karny, szybki panujący nad sobą, jak żołnierz. Od tego zależy całość obrony wnętrza kraju przed nalotami nieprzyjacielskiemi. Ponieważ większość ludności cywilnej podczas wojny to kobiety, jakże to będzie wyglądało? Przypuszczamy więc, że większość kobiet jest przeszkolona, domy przygotowane i następuje atak. I cóż się dzieje. Część kobiet powie sobie: „ah, to przecież takie łatwe" i uważając się za mądrzejsze od funkcjonarjuszy oplg. zacznie załatwiać wiele spraw na własną rękę. Taka indywidualna inicjatywa szalenie utrudni ogólną linję obrony. Druga część kobiet potraci głowy ,nie wykona zupełnie poleceń władz. Trzecia wykona je niezdarnie i tak powoli ,że po drodze stracą swoje znaczenie. Wszystkie te smutne rodzaje postępowania pokrzyżują obronę. Narażą na wielkie niebezpieczeństwo niekarne kobiety i ich najbliższych. Stworzą panikę.

Bardzo mało będzie kobiet, które zachowają się jak trzeba. Polskie kobiety są dzielne, odważne, wytrwałe, ale każda na własną rękę. W porównaniu z innemi państwami, Anglją, czy Niemcami, kobiety polskie są bardzo mało zorganizowane. Organizacja wyrabia karność i orjentację. A kobiety cieszą się swą „indywidualnością", która się wyraża np. w naklejaniu znaczka na odwrotnej stronie koperty.

Idźmy na strych warszawski: gęsto od gratów, stare meble, kosze, gałgany. A czyż to od paru lat nie obowiązuje opróżnienie całkowite strychu, na wypadek pożaru? Przecież jest kara administracyjna?

Ale panie domu opróżniły strychy tylko na czas pewien, a potem znów zagracały je łatwopalnym materjałem. Teraz na nowo zarządzono kontrolę strychów. Będzie dużo gadania, strychy opróżnią się, ale czy na długo? Zarządzenie było łatwe i nieodzowne. A przecież w tak prostej rzeczy kobiety okazały się niekarne.

Każdy szofer narzeka na „baby wskakujące pod maszynę". Na dworcach i w urzędach pełno kobiet błąkających się, pytających, nudzących i mylących się mimo to, że naokoło pełno napisów i przepisów wskazuje dokąd mają pójść i jak się zachować. Przy wypełnianiu blankietów zawsze pomyłki. Wieczna nerwowość, brak skupienia — poprostu brak tresury, karności wewnętrznej.

Jakżeż więc, odkładając wszystko na potem, można ufać, że wszystkie te wady znikną, jak kamfora, w chwili niebezpieczeństwa. Że w razie ataku zakwitną naraz wszystkie cnoty: karność ,opanowanie, szybka orjentacja? Że żadna kobieta nie straci głowy, że zachowa zimną krew, że zrobi wszystko co trzeba?

Czy nie lepiej powiedzieć sobie odrazu, że z naszą kobiecą karnością jest niedobrze i zabrać się do siebie mocno? Tylko nie od jutra, ale od dziś, odrazu. Przechodźmy w prawidłowym miejscu przez jezdnię, słuchajmy napisów na dworcach i w urzędach, wypełniajmy prawidłowo blankiety, przestrzegajmy terminów, róbmy wszystko, czego tak nie lubią robić kobiety. I nie ze strachu przed konsekwencjami, ale żeby przecież nie dać się zdystansować mężczyznom. Niech nie mówią o babskiem zachowaniu. Niech się tych wad nie obawiają w kobiecej pracy zawodowej. Musimy być silne i karne w czasie pokoju, ażeby siłę i karność zachować w ciężkich chwilach wojny.

Pamiętajmy, że im karniejsi obywatele, tem silniejsze Państwo, a tylko silne Państwo może zapewnić obywatelom bezpieczeństwo i swobodę.

dr. St. S.

Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ



Inż. Kazimierz Godlewski, Dyrektor Wojskowej Wytwórni Sprzętu Przeciwgazowego w Radomiu, odznaczony z okazji XII Tygodnia L.O.P.P. złotą odznaką honorową L.O.P.P. za wybitne zasługi położone dla Ligi.

✻

Dnia 3 czerwca b. r. zmarł nagle członek Komisji Rewizyjnej Zarządu Głównego L.O.P.P. Dyrektor Antoni Pawlikowski.

Urodzony w r. 1872 na Podlasiu, ukończył w r. 1897 Uniwersytet Warszawski ze stopniem kandydata nauk fizyczno-matematycznych. Od r. 1899 ś. p. Pawlikowski pracuje w bankowości, poświęcając czas wolny od zajęć zawodowych na pracę społeczną. Jako członek Zarządu „Uniwersytetu dla wszystkich" zostaje aresztowany przez moskali i wywieziony wgłąb Rosji. Również okupantom niemieckim nie podoba się praca społeczna dyr. Pawlikowskiego i umieszczają go w obozie jeńców w Modlinie.

Po powrocie do Warszawy w r. 1918 ś. p. Pawlikowski zakłada dom bankowy. Na tem polu czynny jest, aż do ostatniej chwili swego pracowitego życia, nie żałując jednocześnie czasu i wielkiego doświadczenia na bezinteresowną pracę społeczną.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej straciła w Nim długoletniego, ofiarnego działacza.

Cześć Jego pamięci!

✻

Białostocki Okrąg Wojewódzki.

W Grodnie powstało nowe koło szybowcowe L.O.P.P. Prezesem został Inspektor Wojewódzki L.O.P.P. major Orłowski.

Kielecki Okrąg Wojewódzki.

Obwód powiatowy L.O.P.P. w Radomiu zorganizował w czasie XII Tygodnia L.O.P.P. wystawę przeciwgazową, którą zwiedziło 12.000 osób, co dowodzi dużego zainteresowania miejscowego społeczeństwa pracami L.O.P.P.

Lubelski Okrąg Wojewódzki.

Staraniem Lubelskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. odbyła się wystawa prac Kół Szkolnych L.O.P.P. Województwa Lubelskiego. Wystawa wykazała wielką żywotność Kół Szkolnych L.O.P.P., przyczem zwracały uwagę modele samolotów, wykresy, fotografje, mapy, gazetki ścienne L.O.P.P. i t. d.

✻

Uruchomiony niedawno w Lublinie Kurs szybowcowy wywołał wielkie zainteresowanie wśród młodzieży żeńskiej i męskiej klas wyższych. Kurs praktyczny odbywać się będzie w Sławinku.

✻

W Wólce Profeckiej pod Puławami zorganizowany został obóz ćwiczebny OPLG dla 5 województw: Lubelskiego, Lwowskiego, Tarnopolskiego, Wołyńskiego i Stanisławowskiego.

Łódzki Okrąg Wojewódzki.

Akcja jednania członków L.O.P.P. na terenie m. Łodzi stale postępuje naprzód. Oto ostatnio pracownicy firmy E. Eisert i B-cia Schweikert w Łodzi postanowili zapisać się w poczet członków L.O.P.P. i utworzyć koło miejscowe L.O.P.P.

✻

Na odbytej niedawno w lokalu Łódzkiego Obwodu Miejskiego L.O.P.P. konferencji przedstawicieli Stowarzyszeń Społecznych i Szkół, Przewodniczący Gminy Wyznaniowej Żydowskiej w Łodzi p. Poseł Mincberg zgłosił wymienioną instytucję na członka dożywotniego L.O.P.P., deklarując jednocześnie składkę członkowską w sumie Zł. 150.

✻

Staraniem Łódzkiego Obwodu Miejskiego L.O.P.P. ustawiony będzie w Łodzi model bomby lotniczej o wysokości 3,8 metrów.

✻

Nowogródzki Okrąg Wojewódzki.

W Lidzie odbyła się loterja fantowa, urządzona staraniem miejscowej placówki L.O.P.P., ciesząc się dużem powodzeniem.

✻

Poleski Okrąg Wojewódzki.

W dniu 7 — 22.V 1935 r. staraniem Zarządu Okręgu odbył się Kurs Instruktorów OPLG II kat. Kurs ukończyło 15 absolwentów z Woj. Nowogródzkiego i Poleskiego.

✻



Z powodu przeniesienia służbowego zrzekł się godności skarbnika Zarządu Głównego L.O.P.P. Naczelnik Adam Nowodworski. Inspektor Nowodworski piastował tę godność od r. 1931 ofiarnie służąc idei L.O.P.P.

Zarówno Członkowie Zarządu Głównego jak i pracownicy biura L.O.P.P. z prawdziwym żalem żegnali ustępującego Skarbnika.

✻

Członkowie Koła Młodzieży Wiejskiej wsi Derewna, ku uczczeniu pamięci zmarłego I Marszałka Polski złożyli na ręce Pana Wojewody Poleskiego na cele lotnictwa Zł. 50.— oraz zapisali się na członków L.O.P.P.

✻

Poznański Okrąg Wojewódzki.

Uczestnicy kompanji Odkażającej Obozu OPLG w Szamotułach zebrali na budowę Kopca im. Marszałka Piłsudskiego w Krakowie Zł. 40,95 gr.

✻

Poznański Okrąg Wojewódzki.

Ogromny sukces odniósł konkurs baloników urządzany staraniem akademickiego Koła L.O.P.P. w Poznaniu. Wystartowało 5500 baloników, wróciło przeszło 1200 pocztówek. Pierwszą nagrodę zdobył balonik p. Pribe, przelatując 760 klm., II-gą balonik p. Witolda Szczepańskiego — odległość 605 klm., III-ią balonik p. Marty Kochównej odl. 600 klm.

W Bruczkowie powstało Koło miejscowe L.O.P.P. Prezesem wybrano p. Kurcmanównę, sekretarzem p. Splitta, skarbnikiem p. Szymaniaka.

✻

Stanisławowski Okrąg Wojewódzki.

Telegram. Generał Berbecki. Warszawa. Pracownicy cywilni Garnizonu Stanisławów przy 48 p.p. założywszy Koło L.O.P.P. im. Marszałka Józefa Piłsudskiego pod protektoratem Pułkownika Władysława Kalińskiego przedkładają Ci Panie Generale swą gotowość bronienia do ostatniego tchu wolności i potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej. — Władysława Kaczmarczyk, sekretarz, Jan Matulko prezes.

✻

Śląski Okrąg Wojewódzki.

W dniu 24 maja b. r. zebranie urzędników i rady załogowej Fabryki Kotłów W. Fitzner w Siemianowicach uchwaliło założenie Koła L.O.P.P. na terenie fabryki i wezwało wszystkich pracowników do zapisania się na członków L.O.P.P. Nowa Placówka, której prezesem wybrano jednogłośnie jej inicjatora p. Inż. Jaworskiego, liczy ponad 150 członków.

✻

W Bańgowie, pow. Katowicki powstało Koło Miejscowe L.O.P.P. Na czele koła stanęli pp.: Kom. Wyleżuch i Kierownik Szkoły Piękoś.

✻

Warszawski Okrąg Wojewódzki.

Koło L.O.P.P. przy Cukrowni w Józefowie wykazuje bardzo ożywioną działalność i powiększa stale ilość swych członków, dzięki czemu wysuwa się na jedno z pierwszych miejsc wśród Kół pow. Błońskiego.

✻

Wileński Okrąg Wojewódzki.

Pracownicy Państw. Monopolu Spirytusowego — Wytwórni w Wilnie dla uczczenia pamięci I Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego zebrali na rzecz L.O.P.P. sumę Zł. 627.

✻

Dnia 30.V r. b. odbyło się w lokalu Obwodu Miejskiego L.O.P.P. w Wilnie rozdanie świadectw Kursu OPLG II kat. Kurs ukończyło 24 osoby. Po przemówieniu kierownika kursu insp. OPLG Wasilewskiego na wniosek starosty kursu dyr. Kowalewa powzięto jednomyślną uchwałę przeznaczyć kwotę uzyskaną ze sprzedaży opracowanego dla użytku Kursu skryptu na rzecz budowy pomnika Marsz. Józefa Piłsudskiego.



Z powodu przeniesienia na nowe stanowisko służbowe zrzekł się od lat piastowanej godności członka Zarządu Gł. L. O. P. P. major Sukunda. Mjr. Sekunda był znany szeroko ze swej wydajnej pracy nietylko w L. O. P. P., lecz również w szerokich kołach sportowych całej Polski.

CZERWIEC 1935

Zebrał W.D.G.

1 1935 — Początek kursów szybowcowych (szkolny, treningowy i wyczynowy) dla kandydatów P. W. Lotniczego w Bezmiechowej.
1935 — Początek kursu szybowcowego szkolnego i treningowego w Polichnie.

2 1935 — Zakończenie lotu okrężnego, urządzanego przez Aeroklub Niemiec.

3 1931 — Staraniem Wojew. Komitetu LOPP w Kielcach zostało otwarte lotnisko w Sandomierzu.

4 1933 — Por. włosk. lot. Francesko Agello na wodnosamolocie na jeziorze Garda osiągnął szybkość 705 klm/godz.

5 1783 — Bracia Józef i Stefan Mongolfier'owie w Annoray (Francja) puścili balon z żywymi stworzeniami (kogut, baran, kaczka).
1929 — Wielki czarnomorski raid 35 włoskich wodnosamolotów.

6 1927 — Ameryk. pilot Clarence Chamberlin oraz pasażer Lewin na samolocie „Columbia" przelatują Atlantyk z Ameryki do Europy (Roosevelt Field-Eisleben).

8 1928 — Kingsford Smith przelatuje Pacyfik z Ameryki do Australji w trzech etapach.
raid 35 włoskich wodnosamomolotów pod dowództwem gen. Balbo przybywa do Odesy.
1935 — Święto pułkowe 6 pułku lotniczego we Lwowie.

9 1934 — Franc. pilot kpt. Pelletier d'Oisy kończy raid Paryż — Tokio — Paryż (20.500 klm. w kilku etapach).

10 1934 — Międzynarodowe Zawody Akrobacji Powietrznej w Vincennes pod Paryżem zwyciężył pilot. niem. Gerhard Fieseler.
1933 — Samolot sanitarny polskiej konstrukcji i produkcji, zbudowany przy poparciu LOPP, „Lublin R. XVI" osiąga wspaniały sukces na II-im Międzynarodowym Konkresie Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie i zdobywa Puhar Rafaela.
1935 — Aeroklub Austrji urządza od 10.VI.1935 do 28.VI.1935 Międzynarodowe Lotnicze Zawody Alpejskie (Alpenflug).

11 1929 — Rozporządzeniem Rady Ministrów Rzplitej Polskiej powołano do życia Mieszany Komitet Narodowy do spraw obrony i ratownictwa ludności przed wojną chemiczną.
1926 — Franc. pilot Pelletier d'Oisy rozpoczyna etapowy raid Paryż — Pekin (10.650 klm.).
1914 — Niemiec Reinhard Böhm utrzymuje się w powietrzu 24 godz. 10 min. na samolocie z pierwszym silnikiem chłodzonym wodą.

12 1784 — Francuz Guyton de Morreau w Dijon odbył lot na prototypie dzisiejszego sterowca — na balonie ze sterami.
1911 — Francuz Leblanc w Etampes zdobywa światowy rekord szybkości na samolocie osiągając szybkość 125 klm/godz.

14 1929 — Przelot z Nowego Jorku do Europy francuzów Assolant, Lefevre i Lotti oraz pierwszego pasażera przez Atlantyk w samolocie „na gapę" amerykanina Schreibera.

15 1935 — Początek kursu szybowcowego szkolnego i treningowego w Polichnie.
1935 — Zamknięcie VI Kursu Modelarstwa Lotn. w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych im. Schlenkera w Warszawie.
1919 — 1-szy przelot z Ameryki do Europy: kpt. Alcock i por. Brown przelatują z Nowej Funlandji do Irlandji.
1929 — Zostało otwarte zbudowane staraniem L.O.P.P. lotnisko Im. Pana Prezydenta I. Mościckiego w Łucku.
1925 — Ekspedycja naukowa Roalda Ammudsena odbywa samolotem lot w północne okolice podbiegunowe trwający 8 godz. 35 min.

16 1785 — Katastrofa balonu Pilâtre de Rosier pod Boulogne.
1911 — Francuz Nieuport zdobywa w Châlons rekord światowy szybkości na samolocie, osiągając 130.057 klm/godz.
1935 — Aeroklub Szwajcarji urządza Lot Sztafetowy z przełęczy Jungfrau.

18 1933 — Sławny akrobata niemiecki Fieseler zdobywa 1-szą nagrodę na Międzynarodowym Konkursie Akrobacji w Lyon.

19 1910 — We Lwowie powstało pierwsze polskie „Towarzystwo Akcyjne Budowy Aeroplanów", które rozpoczyna budowę samolotu konstrukcji inż. Webera.

21 1905 — We Włoszech odbył 30-minutowy lot sterowiec „Italja" konstrukcji Almerico de Schio.

1931 — Piloci amerykańscy Willey Post i Gatty przelatują Atlantyk z Ameryki do m. Chaster (Anglja) na samolocie Lockeed Vega.

23 1928 — płk. pil. L. Rayski z eskardą zakończył Raid Bałkański.

24 1930 — Kingsford Smith z załogą przelatuje Atlantyk z Europy do Ameryki (Dublin — Harbour Grace).

25 1929 — Kingsford Smith rozpoczyna lot Australja — Londyn.
1928 — Szwedzki pilot por. Lundborg ratuje gen. Nobile po katastrofie sterowca ekspedycji polarnej zorganizowanej przez Nobile'go.

27 1924 — Powstał Komitet Wojewódzki L.O.P.P. we Lwowie.
1926 — Bracia Arrachart zdobywają światowy rekord lotu w linji prostej przelatując przestrzeń Paryż — Bassora (4.213 klm/26 godz. 33 min.).
1877 — Włoch Forlanini dokonuje prób lotu helikoptera.

28 1935 — Zakończenie w szkole szybowcowej w Bemiechowej kursów szkolnego, treningowego i wyczynowego dla kandydatów do P. W. Lotniczego.
1935 — Zakończenie Międzynarodowych Lotniczych Zawodów Alpejskich (Alpenflug), urządzanych przez Aeroklub Austrji.
1928 — Gen. Balbo na czele 12 włoskich samolotów dokonuje przelotu z Rzymu do Londynu w ciągu 9 godz.
1934 — Bracia B. i J. Adamowicze startują na samolocie „City of Warsaw" z New Yorku do Harbourg Grace celem przebycia w następnym etapie Atlantyku.

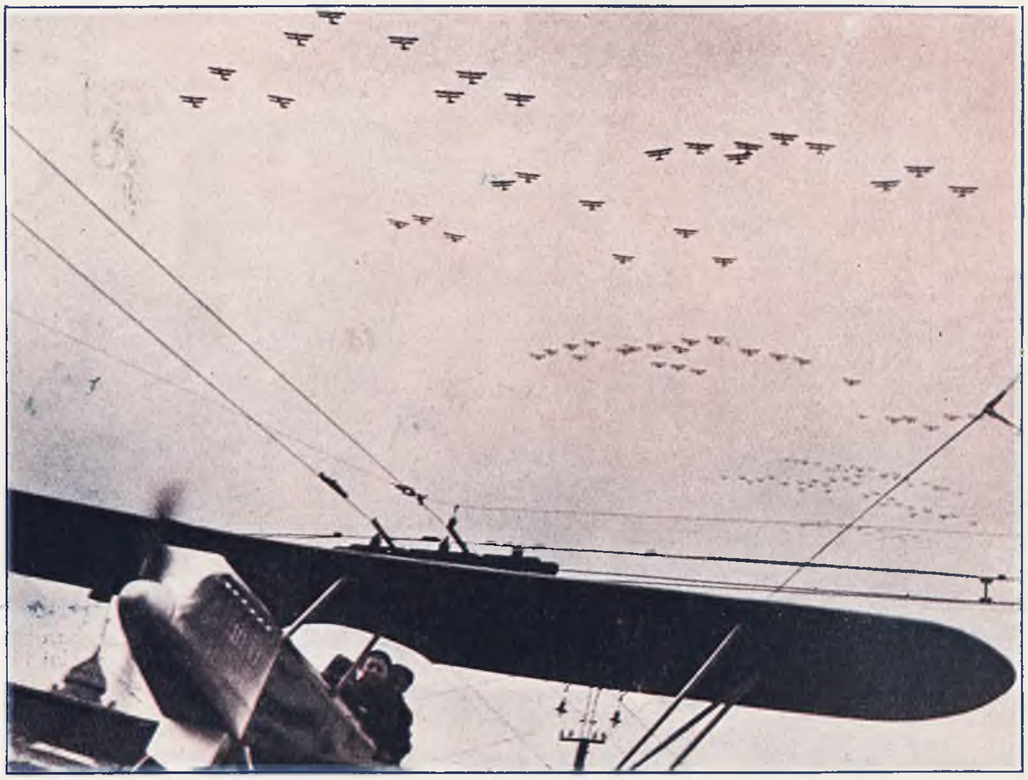
29 1932 — Francuz René Machenaud zdobywa rekord skoku ze spadochronem z wysokości 7.750 mtr. (czas lądowania — 23 minuty).
1934 — Br. Adamowicze wystartowali z Horbour Grace do Europy.

30 1935 — Zakończenie kursów szybowcowych instruktorskich w m. Bezmiechowej.
1929 — W Bukareszcie odbyły się pokazy zespołowej akrobacji polskich myśliwców (kpt. J. Bajan, kpt. L. Pamuła i ś. p. por. Grzybowski).
1934 — Bracia B. i J. Adamowicze po dokonaniu przelotu nad Oceanem w drodze do Warszawy przymusowo lądują we Francji.

Ze Świata

Czasopismo lotnicze „L'Echo des Ailes", wydawane w Brukseli, drukuje w artykule wstępnym:

„...faktem jest, że organizatorzy propagandy lotnictwa we Francji nie potrafili otrząsnąć się z wpływów krótkowzrocznych polityków, nie potrafili stworzyć stowarzyszenia wszechpaństwowego, jakiem jest LOPP w Polsce. Dla Belgji schemat organizacyjny polski wydaje się więc najodpowiedniejszym. Od pierwszych dni niepodległości Polski jej przewidujący mężowie stanu wskazali swej ojczyźnie — obok zadań na morzu obowiązek podboju powietrza".



Święto pierwszego Maja jak zwykle było bardzo uroczyście obchodzone w stolicy Z. S. R. R. Brało w nim udział przeszło 800 samolotów. Wielkim powodzeniem cieszył się u dzieci mały samolot turystyczny, zawieszony na kolejce linowej zamiast wagoniku. **(1).**

W ub. m. zorganizowano poraz pierwszy wielkie ćwiczenia obrony przeciwlotniczej biernej w Paryżu, z udziałem straży ogniowej, Czerwonego Krzyża, policji oraz ludności cywilnej. Ćwiczenia rozpoczęto punktualnie o godz. 10 rano. Syreny alarmowe zostały umieszczone w wielu punktach Paryża. Na zdjęciu widzimy jedną z z tych olbrzymich syren na dachu kościoła Saint Germain. **(2).**



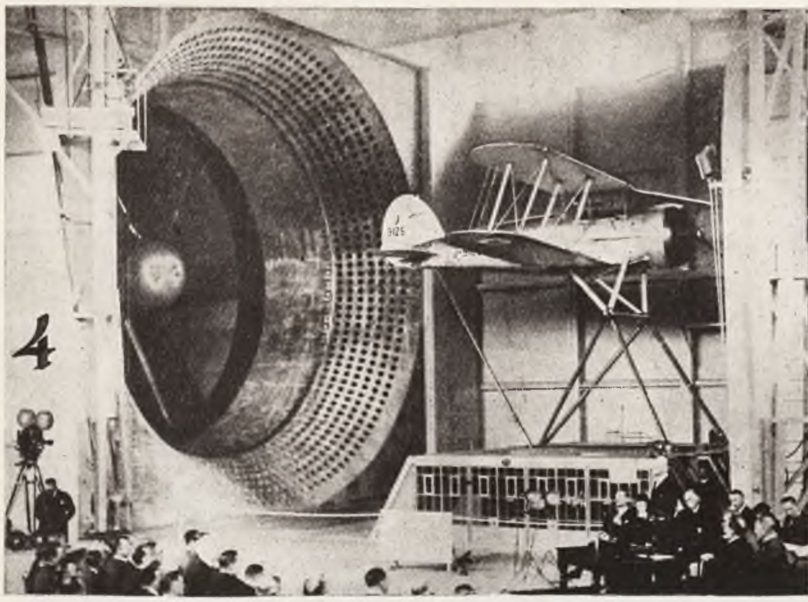
W trzecich z rzędu zawodach o puchar Deutsch de la Meurthe, we Francji zwyciężył znany lotnik francuski p. Raymond Delmotte, osiągając szybkość 443 klm 965 m na godz. i ustanawiając nowy rekord światowy. **(3).**

Największy samolot świata, zbudowany wZ.S.R.R., „Maksym Gorkij" uległ katastrofie, grzebiąc około 40 osób, a w tym większość inżynierów i konstruktorów lotnictwa sowieckiego.

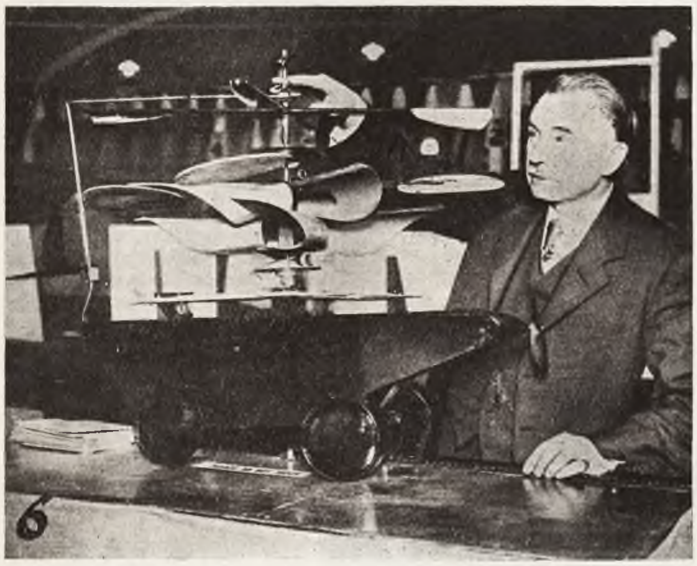
W Niemczech odbyły się próby nowego samolotu pościgowego, który jest modyfikacją znanego samolotu komunikacyjnego Heinkel 70. Samolot zaopatrzony w silnik Rolce-Royce Kestrel, osiągnął szybkość 495 klm/godz.











W Anglji w Farnborough został oddany do użytku tunel aerodynamiczny, wymiary tunelu pozwalają prowadzić doświadczenia z samolotami prawdziwemi, a nie jak dotychczas modelami redukcyjnemi. Olbrzymie wentylatory nadają przedmuchiwanemu powietrzu szybkość 360 klm/godz. **(4).**





Znany ze swoich wyczynów szybowcowych p. Robert Kronfeld, przebył ostatnio na szybowcu zaopatrzonym w silnik motocyklowy o mocy 5 k.m. przestrzeń pomiędzy Londynem a Paryżem w przeciągu 4 godz. 10 m., średnia szybkość wyniosła około 120 klm na godz. Całkowity koszt przelotu nie przekroczył 10 zł. **(5).**

W Anglji p. Proton zbudował ciekawy model samolotu, ze względu na konstrukcję trudno określić typ. Konstruktor zapewnia, że jego samolot będzie mógł startować jak i lądować pionowo, szybkość zaś, którą może osiągnąć dochodzi do 500 klm/godz. **(6).**

Podczas wielkich zawodów szybowcowych w Trebben odbyły się również zawody modeli szybowców, brał w nim udział znany lotnik niemiecki Udet. **(7).**

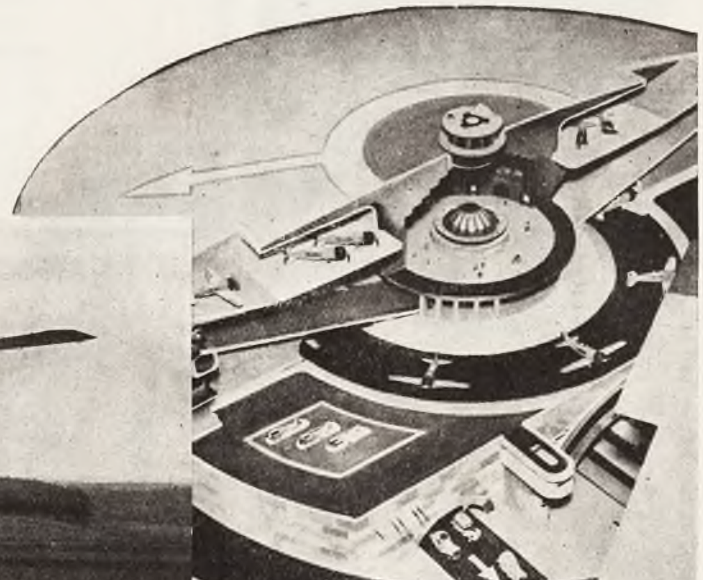
W Z.S.R.R. skoczek spadochronowy p. Schmidt dokonał próby skrzydeł konstrukcji p. Smirnowa. **(8).**

W Niemczech pod Trebben odbyły się wielkie zawody szybowcowe, na zdjęciu widzimy masowy start szybowców. **(9).**

Amerykanin p. Whitney opracował projekt nowego portu lotniczego. Podziemne budynki na wypadek ataku lotniczego mogą służyć jako schrony przeciwgazowe. **(10).**







KSIĄŻKI NOWE

W. HIRTH — WYŻSZA SZKOŁA SZYBOWNICTWA.

Bibljoteczka Sportowa. Tom Nr. 21. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa. Cena zł. 3.80.

Sport lotniczy dla mas! — oto hasło, które rozbrzmiewa dziś w całej Polsce.

Obserwując rozwój myśli lotniczej, Główna Księgarnia Wojskowa przygotowała wydanie książki, która teraz ukazuje się jak najbardziej na czasie. Jest to przekład książki słynnego niemieckiego lotnika, jednego z twórców niemieckiego szybownictwa inż. Wolfa Hirth'a, który pozatem piastuje jedyną na świecie katedrę szybownictwa na politchnice w Darmstadzie. Ażeby bez opóźnienia dążyć naprzód, trzeba obok pracy samodzielnej pilnie zważać na wszystko, co w danej dziedzinie czynią obcy. I w tem znaczeniu „Wyższa szkoła szybownictwa" oddaje rzetelną usługę naszym szybownikom.

Nie jest ona wyłącznie przekładem. W stosunku do oryginału widać tu brak niektórych mniej wartościowych rozdziałów, przybyły natomiast nowe artykuły, które specjalnie dla polskiego wydania napisał główny autor i Heini Dittmar, posiadacz obecnego rekordu w przelocie (375 km) i wysokości (ponad 4.600 m). Nadto udało się tłumaczom dzięki osobistemu porozumieniu z prof. Hirthem uzyskać to, że przejrzał on, poprawił i uzupełnił pracę tak, że polskie wydanie jest lepsze od oryginału i najzupełniej odpowiada dzisiejszemu stanowi szybownictwa, które od czasu wydania książki w Niemczech zdążyło porobić wielkie postępy.

Streszczając spis rzeczy podajemy, iż zawiera on: uwagi o locie szybowca, opis sprzętu do latania, lot z burzą frontową, lot termiczny, lot chmurowy, wykorzystanie prądów wstępujących, światowy rekord wysokości w locie w chmurach i przelot na termice z wiatrem.

Szybownicy polscy mogą być wdzięczni wydawcy i tłumaczom za udostępnienie im tej cennej książki.

Estetyczna okładka przedstawia prześlicznego „Moazagotl'a" (szybowiec Hirtha). Ale stokroć większą wartość mają dla pilota szybowcowego liczne schematy, wykresy i rysunki objaśniające, a szereg efektownych zdjęć dopełnia strony ilustracyjnej.

Niska cena (zł. 3.80) oraz bardzo staranna szata zewnętrzna (ładny druk, papier ilustracyjny) czynią tę książkę miłą i dostępną dla każdego.

DR. ZDZISŁAW MELIŃSKI ZAPOBIEGANIE POŻAROM W OBRONIE PRZECIWLOTNICZEJ.

Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P. 1935. Stron 71. Cena 1.80.

Praca ta zajmuje się zagadnieniem przygotowania skutecznej obrony przed zapalającem działaniem pocisków lotniczych. Zagadnienie, które powojenny rozwój środków technicznych wysunął na czoło zadań o. p. l. biernej, znalazło obecnie oryginalne polskie opracowanie. Podział treści książki uwzględnia w dostatecznej mierze nowość, jaką stanowi dla szerszego ogółu ujęcie obrony przeciwlotniczej wnętrza kraju z punktu widzenia obrony przeciwpożarowej. Autor stara się zapoznać czytelnika przedewszystkiem z aktualnością niebezpieczeństwa, wprowadzając go następnie w podstawowe wiadomości o środkach i bombach zapalających i przedstawia w końcu projekt organizacji oraz opis technicznych środków samoobrony przeciwpożarowej.

Wstęp nawiązuje do niedawnych walk na Dalekim Wschodzie, które cechowało użycie nowoczesnych środków napadu lotniczego na miasta, ośrodki przemysłowe i lotniska.

Pierwsza część pracy, poświęcona środkom walki i napadu lotniczego pod względem ich działania zapalającego, dzieli się na cztery rozdziały, z których pierwszy p. t. „Rozwój amunicji zapalającej" zawiera krótki rys historyczny wojennych środków zapalających. Trzeci rozdział daje przegląd najważniejszych zapalających bomb lotniczych. O ich zastosowaniu i działaniu mówi autor w rozdziale czwartym i piątym, opierając się na danych liczbowych z wojny światowej oraz przedstawiając wyniki ostatnich badań.

Część druga zajmuje się obroną a raczej samoobroną przeciwpożarową w ramach obrony przeciwlotniczej. Autor, wychodząc z podstawowego założenia, że ...„skuteczna obrona przeciwpożarowa musi być w ten sposób zorganizowana, aby jaknajwięcej odciążyć straże pożarne i ograniczyć ich tylko do tych wypadków, w których stłumienie ognia w zarodku nie będzie możliwe..." przedstawia w rozdziale siódmym p.t. „Zapobieganie Pożarom" cały szereg bardzo ciekawych urbanistycznych i budowlanych możliwości obrony. Rozdział ten daje przegląd współczesnych sposobów zabezpieczenia przeciwpożarowego, jakie usiłują przeprowadzić zagranicą czynniki zajmujące się przygotowaniem opl biernej a zarazem zawiera ich ocenę z punktu widzenia różnej ich przydatności w warunkach polskich.

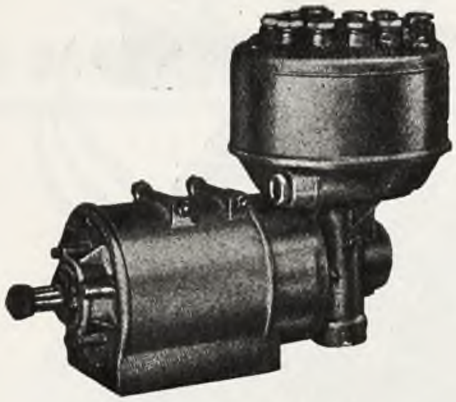
Dalsze rozdziały a więc ósmy, dziewiąty, dziesiąty, jedenasty i dwunasty są projektem organizacji samoobrony przeciwpożarowej. Znajdujemy tutaj szczegółowy opis składu i działania posterunku przeciwpożarowego, spis sprzętu koniecznego dla posterunku przeciwpożarowego, omówienie właściwych w o. p. l. środków gaśniczych oraz odpowiedniego przygotowania zaopatrzenia w wodę.

W ten sposób czytelnik otrzymuje krótki przegląd zagadnienia przeciwpożarowego w opl. i zarazem wskazówki samoobrony.

Książeczka zawiera liczne ciekawe ilustracje i rysunki techniczne. l. ś.

DZIAŁ REKLAMOWY


MOTOLUX
WARSZAWA MOKOTÓW
OGÓLNY WIDOK
WARSZTAT MECHANICZNY
FRAGMENT WARSZTATU STUDIUM
ŚLUSARNIA
MAGAZYN



1866

SCINTILLA

SP. Z O. O.

ISKROWNIKI DLA SILNIKÓW LOTNICZYCH OD 1—18 CYLINDRÓW
ISKROWNIKI ROZRUCHOWE—PRZEŁĄCZNIKI ISKROWNIKÓW 1 — 2 — 3 KROTNE
PRĄDNICE PŁATOWCOWE 300 — 630 — 1225 W — 24 VOLT — TABLICE ROZDZIELCZE PŁATOWCOWE TYP MB III

BIURA I WARSZTATY:
WARSZAWA 1
UL. KRÓLEWSKA 16
TELEFON 286-77





1674

ŚWIECE LOTNICZE HT
Z OSŁONĄ RADJOWĄ LUB BEZ
DO WSZYSTKICH TYPÓW
SILNIKÓW LOTNICZYCH

BELGIJSKA SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWSKIEJ FABRYKI DRUTU, SZTYFTÓW I GWOŹDZI

Warszawa, ul. Objazdowa Nr. 1
Telefon 10-06-81, 10-00-61, 10-10-79

WSZELKIE DRUTY STALOWE
I ŻELAZNE, GWOŹDZIE TEKSY
I SPRĘŻYNY MEBLOWE

HAEBERLE I SPÓŁKA
ZNAK FABR. „SŁOŃ"
WYRÓB KRAJOWY

PIERWSZA POLSKA FABRYKA WYROBÓW SZMERGLOWYCH
TOWARZYSTWO KOMANDYTOWE

HAEBERLE i SPÓŁKA

GRODZISK MAZOWIECKI
TELEFON 15

SKŁADNICE
POZNAŃ, Plac Wolności 13,
KATOWICE, ul. Wita Stwosza 1 (Tow. Korund),
WARSZAWA, Al. Jerozolimska 18.

Wszelkie tarcze i artykuły ścierne dla przemysłu i rzemiosła
ŚCIERNICE z elektrokorundu i silicium-carbid: normalne, pierścienie, cylindry, garnkowe, specjalne, fasonowe do gryzów, rozwiertaków, gwintowników, noży sokarnianych i t. d. i t. d.

Ściernice tartaczne — Segmenty, pilniki, kamienie z elektrokorundu i silicium-carbid — Pumeks sztuczny w cegiełkach — Minerały w ziarnach do szlifowania

PIERWSZORZĘDNA JAKOŚĆ WYROBÓW!
WYSOKA WYDAJNOŚĆ PRACY!

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Biuro miejskie:
Al. Jerozolimskie 35, Warszawa
Tel. 808-50 i 808-60

Informacje i bilety we wszystkich większych biurach podróży i u portjerów większych hoteli.

Bilety w dwóch kierunkach. — Przy nabyciu równocześnie normalnych biletów w dwóch kierunkach (tam i spowrotem) przysługuje **30-to procentowa zniżka** od ceny biletu w kierunku powrotnym. Bilety powrotne ważne są na przeciąg 2 miesięcy.

Ceny biletów dla dzieci. — Za towarzyszące pasażerowi dziecko do lat 3-ch, jeżeli nie rezerwuje się dla niego osobnego miejsca, opłaca się 10%, do lat 7-miu — 50% normalnej ceny biletu.

Dzieci poniżej lat 3, które nie mają prawa do osobnego miejsca w samolocie, nie mają również prawa do przewozu bezpłatnego bagażu. Dzieciom powyżej 3 lat przysługuje prawo do bezpłatnego przewozu 15 kg. bagażu.

Zniżki indywidualne. — Ze zniżek indywidualnych korzystają następujące kategorje osób (z wyjątkiem odcinka Poznań—Berlin).

Ze zniżki 30% korzystają:

Senatorowie i Posłowie na Sejm R. P.

Członkowie Sejmu Śląskiego.

Radni miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami P. L. L. „LOT",

Urzędnicy państwowi R. P. w służbie czynnej,

Oficerowie i podoficerowie zawodowi W. P. w służbie czynnej,

Inwalidzi wojenni W. P.,

Młodzież szkolna.

Ze zniżki 10% korzystają:

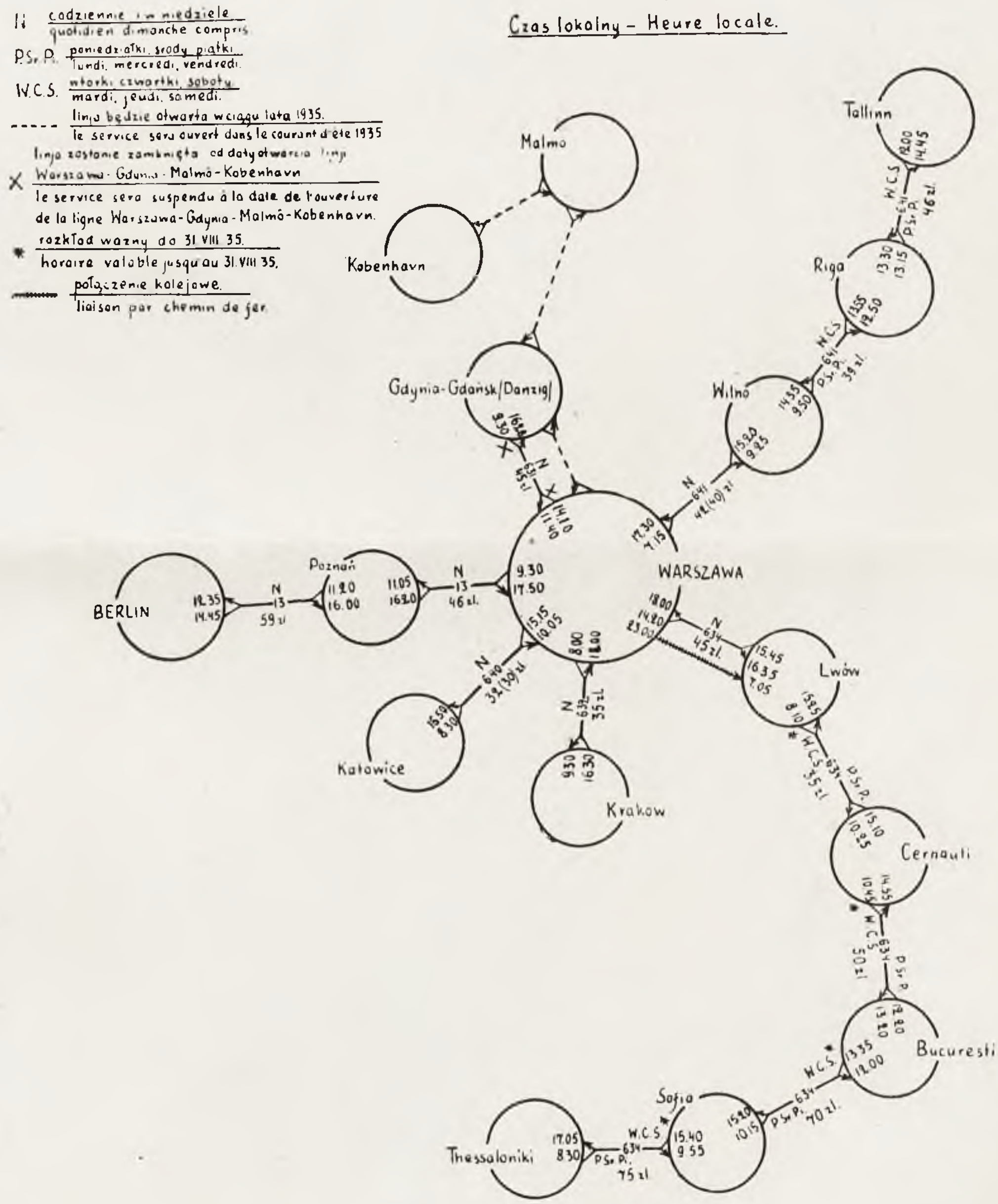
Członkowie Aeroklubu R. P. i Klubów afiljowanych oraz stali członkowie L. O. P. P.

ROZKŁAD LOTÓW.

Lato 1935.
ważny od 1.IV.35 do 5.X.35.

Horaire aérien Eté 1935.
valable du 1.IV.35 jusqu'au 5.X.35.

Czas lokalny – Heure locale.



Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.



ZARZ. GŁ. L.O.P.P. - TABL. O.P.L.G.
CYFRY CZARNE OZN. 1933-34
CYFRY CZERWONE - PROJ. w 1935
1933-34
~10.000 ODCZYTÓW ~1.000.000 SŁUCHACZY
~4.200 KURS. ELEMENT. i ~146.000 ABSOLWENT.
~5.200 " INFORMAC. i ~185.000 "
~600 " OPLG INSTRUKT. ~16.000 "
PROJ. w 1935
~5.000 ODCZYTÓW i ~500.000 SŁUCHACZY
~3.000 KURS. ELEMENT. ~80.000 ABSOLWENT.
~3.000 " INFORMAC. i ~100.000 "
~300 " OPLG INSTRUKT. i ~9.000 "
KURSY O.P.L.G.
STAŁA SIEĆ INSPEKTOR. i INSTRUKT. OBEJMUJE ~170 INSP. OKR. i REJON. OPLG
W R. 1935 ZWIĘKSZY SIĘ O 30 OSÓB
SIEĆ INSTRUKT.
~400 KURS. KATEGORYJNYCH DLA SŁ. ODKAŻ. i SŁ. OBS. MELD. i ~10.000 ABSOLWENTÓW
W R. 1935 KURS. 250; ~6.000 ABS.
DRUŻ. ODKAŻ. i POST. OBS.-MELD.
38 WYBUDOWANYCH
58 PROJEKTOWANYCH
DO SCHRONU
SCHRONY PRZECIWGAZ.
1933-34 1935
~1.000 ZESTAW. ODKAŻ. ~500
~500 " OBS. MELD. ~250
~60.000 MASKI PRZECIWG. ~30.000
~10.000 UBRANIA OCHRON. ~5.000
GAZ
ZESTAWY O.P.L.G.
1933-34 5 OBOZ. ~1500 ABS.
1935 8 " ~1400 "
OBÓZ O.P.L.G.
OBOZY O.P.L.G. DLA DRUŻ. ODKAŻ. i OBS.-MEL
1933-34 ~20.000
1935 ~15.000
KOMIT. DOMOWE O.P.L.G.
1933-34 2 SZT.
1935 2 SZT.
FILMY FACHOWE
1933-34 ~200.000 EGZ.
1935 ~100.000 EGZ.
WYDAWNICTWA
NADANO ~ 26.600 ABS. KURS. OPLG. KATEGOR.
W R. 1935 PROJ. ~15.000
ODZNAKA O.P.L.G.